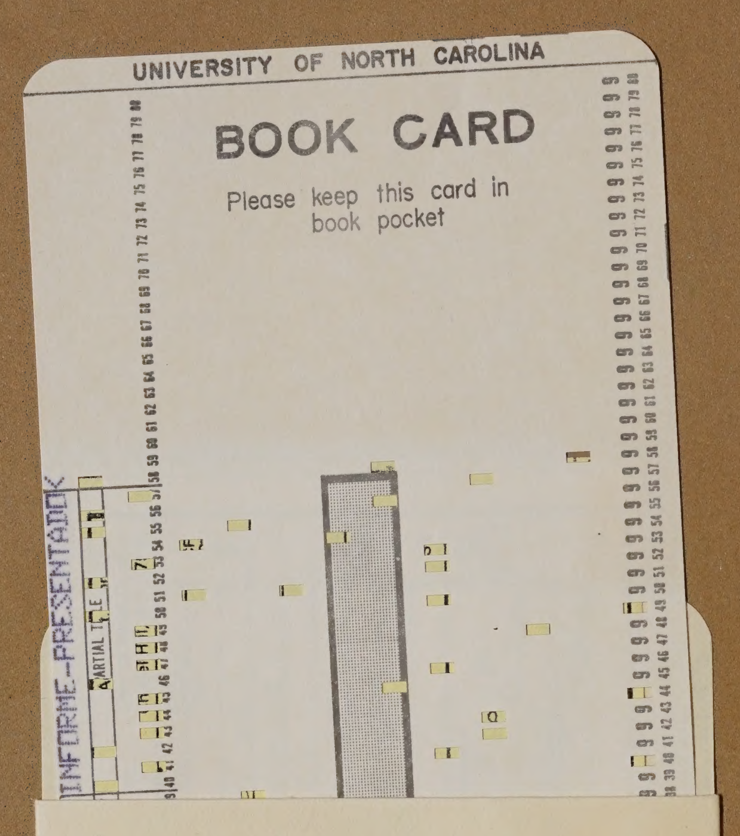
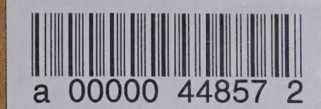



UNIVERSITY OF NORTH CAROLINA
BOOK CARD
Please keep this card in book pocket
INFORME-PRESENTADOK




a 00000 44857 2

REPÚBLICA ARGENTINA

MINISTERIO DE AGRICULTURA DE LA NACIÓN

REGIMEN DE ELEVADORES DE GRANOS

COMISION ESPECIAL

INFORME

presentado a S. E. el Sr. Ministro de Agricultura

Don EMILIO MIHURA

SOBRE

La implantación de un sistema general de elevadores de granos





BUENOS AIRES

3218 — TALLERES GRÁFICOS DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA DE LA NACIÓN

1928

SUMARIO

APÉNDICE

Resolución del señor Ministro de Agricultura de la Nación nombrando la Comisión

Buenos Aires, enero 18 de 1928.

Considerando:

Que la implantación de un sistema general de elevadores de granos reportaría grandes beneficios a la economía de la producción agrícola de nuestro país;

Que los agricultores podrían obtener así excelentes locales de almacenaje que permitiéndoles conservar sus productos hasta el momento oportuno de la venta, facilitarían la obtención de mejores precios; también sus operaciones comerciales por medio de las leyes de warrants;

Que la limpieza, desecación y clasificación de los granos, realizada en forma adecuada y regular por los elevadores regionales, mejoraría las condiciones del producto en general, haciéndolo más estimable por parte de los compradores que lo destinen a la exportación;

Que, además, el transporte y almacenaje a granel de nuestra producción de cereales, permitiría la supresión en gran parte de las bolsas que hoy encarecen la producción y la sujetan a las alternativas de otra produc-ducción extranjera;

Que es conveniente, pues, revisar los estudios y experiencias realizados en el país y en el extranjero, a fin de llegar a conclusiones prácticas sobre la implantación de un régimen general de elevadores en nuestro país;

El Ministro de Agricultura,

RESUELVE:

Nombrar a los señores: doctor Guillermo E. Leguizamón, don Ricardo Videla, doctor Miguel J. Culaciati, ingeniero Humberto A. Testa e ingeniero Alejandro Botto, para que constituídos en Comisión, bajo la presidencia del primero, estudien y proyecten la implantación de un sistema general de elevadores de granos en el país.

Comuníquese y publíquese.

Mihura

Acta de constitución de la Comisión Especial

Siendo las 16 horas del día 31 de enero del año en curso, los presentes, doctores Guillermo E. Leguizamón y Miguel J. Culaciati, señor Ricardo Videla e ingenieros Humberto A. Testa y Alejandro Botto, especialmente invitados, se congregan en el despacho del Excmo. señor Ministro de Agricultura, ingeniero Emilio Mihura, a los efectos de constituir la Comisión Especial a que alude la resolución ministerial de fecha 18 de enero del mismo año.

Cambiadas las atenciones de estilo y previa una breve deliberación, se resuelve dejar constituída la Comisión de referencia la que funcionará — como lo establece la resolución precitada —, bajo la presidencia del doctor Leguizamón, actuando como vocales de la misma los señores Culaciati, Videla y Testa, y reservando las funciones de la secretaría para el quinto miembro designado, señor Alejandro Botto.

Se resuelve, igualmente, fijar las reuniones en los días martes a las 16 horas en el despacho de la Dirección General de Enseñanza Agrícola.

Nota de la Comisión Especial del Régimen de Elevadores de Granos acompañando el estudio y proyecto de Ley de elevadores

Buenos Aires, julio 31 de 1928.

A S. E. el señor Ministro de Agricultura de la Nación,
don Emilio Mihura.
S/D.

Excmo. señor:

La Comisión Especial nombrada por V. E. con fecha enero 18 del corriente año para estudiar y proyectar la implantación en el país de un sistema general de elevadores de granos, considera haber llenado su cometido después de una prolija labor de compilación de antecedentes y análisis de las características peculiares de la República Argentina. Como resultado de este estudio, eleva a la consideración de V. E. las bases de un proyecto de ley y los fundamentos del mismo, que explican las razones que la Comisión ha tenido en cuenta para formular las referidas bases.

Si ha de juzgarse por el número de iniciativas ministeriales y parlamentarias a que ha dado lugar la necesidad de establecer en los puertos y zonas agrícolas de la nación elevadores de granos, debe admitirse que ninguna otra exigencia de bien público ha estado con más frecuencia en el pensamiento de nuestros hombres de gobierno. Sin embargo, penoso es confesarlo, tan múltiples empeños no se han llevado a ejecución sino en parte, por circunstancias que no es del caso analizar.

Corresponde, empero, recordar que la primera ley de elevadores de granos se debió a la iniciativa del general Bartolomé Mitre, quien en las postrimerías de su larga y fecunda vida pública, presentó en 1896 al Senado de la Nación, del cual formaba parte, el proyecto de la ley que fué sancionado en diciembre del mismo año bajo el Nº 3451. Tres años más tarde y a iniciativa del diputado José Ignacio Llovet se sancionó la ley Nº 3908, que como la anterior, continúa en vigencia y a su amparo se han construído por entidades privadas los elevadores de granos existentes en el país.

Los proyectos posteriores de los ministros Ramos Mexía y Calderón, así como las demás iniciativas presentadas al Senado y a la Cámara de Diputados, han sido debidamente tenidas en cuenta al tratar de resolver ciertos puntos esenciales del problema. Igual temperamento se ha seguido con la legislación extranjera y las publicaciones de última data que la Comisión ha logrado reunir.

La Comisión cumple con el deber de expresar su agradecimiento por la colaboración recibida de las entidades y organizaciones que han respon-

dido al cuestionario enviado con el propósito de conocer sus juicios sobre la iniciativa del Poder Ejecutivo, en vista de que la realización de un proyecto de tan trascendental importancia requiere el concurso de todos cuantos intervienen en la producción y comercio de los cereales.

El trabajo que tenemos el honor de elevar a V. E. comprende también un apéndice con antecedentes que tal vez sean útiles a quienes han de estudiar y resolver en definitiva el problema de dotar al país de un sistema completo de elevadores de granos.

La Comisión, teniendo en cuenta la potencialidad económica del país, la considerable producción agrícola que exporta, la necesidad imperiosa de dar a los cereales la clasificación indispensable para su ventajosa concurrencia a los mercados mundiales y la facilidad que para el comercio representa la emisión de warrants, aconseja llevar a la práctica el establecimiento de un sistema completo de elevadores de granos, con el absoluto convencimiento de que las dificultades inherentes a una organización de esta naturaleza, serán salvadas en poco tiempo, dejando, en cambio, enormes beneficios a la riqueza pública nacional.

Saludamos a V. E. con nuestra consideración más distinguida.

Guillermo E. Leguizamón, Ricardo Videla,
Humberto A. Testa, Alejandro Botto.

Mensaje del Poder Ejecutivo al Honorable Congreso de la Nación

Como es de conocimiento de V. H., los problemas atingentes al perfeccionamiento de los cultivos, selección de las semillas y comercialidad de nuestra producción agrícola, han sido objeto de la constante preocupación del P. E. A esos fines fué sometido a vuestra consideración, en julio 28 de 1923, un proyecto de ley sobre el contralor del comercio de productos agrícolas, que ha caducado el año próximo pasado, por no haber merecido la consideración de V. H.

Ello no ha sido óbice para que se haya continuado desarrollando, por intermedio de las reparticiones técnicas del Ministerio de Agricultura, una intensa y asidua labor, con resultados dignos de todo encomio.

Con la cooperación de especialistas, algunos de ellos extranjeros, de reconocida competencia, se ha proseguido el estudio de nuestras zonas consideradas como cerealistas y aconsejado los métodos de cultivo más apropiados, como asimismo las semillas más adecuadas, puesto que nuestras cosechas se destinan, en su mayor parte, a la exportación. También se enviaron a los países productores de cereales técnicos argentinos con el objeto de que estudiaran, sobre el terreno, los métodos de cultivo y las semillas empleadas; como asimismo se requirió de nuestra representación diplomática y consular acreditada en el extranjero, una información lo más amplia posible sobre las condiciones en que llegaban los cargamentos de cereales procedentes de la República.

Se ha creado la División de Genética que estudia la adaptación de variedades para cada zona cerealista y el Laboratorio de Panificación que analiza el trigo para determinar el valor panificable del mismo; la Sección de Análisis Comercial de Semillas para establecer científicamente la calidad de los productos de acuerdo con las normas de las

Cámaras Gremiales o Arbitrales de Cereales y finalmente, el Registro de Clasificación Comercial de las Cosechas, con el objeto de conocer la calidad negociable de la producción de cereales, lino, etc.

Como resultado de esa labor tenemos hoy bien deslindadas nuestras zonas cerealistas, habiéndose producido tipos de trigo como el "38" M. A. y el "Lin - Calel", que, con las variedades exóticas aclimatadas, darán justo renombre a nuestra producción. Las siembras se llevan a cabo en las épocas normales, aplicándose los métodos más apropiados, y las semillas empleadas actualmente son aquellas que responden más a las condiciones de tierra, clima y demás factores contingentes llamados a influir en la germinación, desarrollo y madurez de los cereales.

Puédese afirmar que la producción de cereales ocupa un lugar importante en el mercado mundial y que si todavía no dan al productor todo el beneficio que sería justo y razonable esperar, es porque en el país no existen, como lo debiera, los establecimientos adecuados para almacenar, secar, limpiar, clasificar y uniformar cereales — que son su complemento natural, — y es por ello que el P. E. tiene el honor de someter a la consideración de V. H. el adjunto proyecto de ley sobre construcción y administración de un sistema de elevadores de granos de campaña y terminales, en la proporción requerida por la agricultura en todo el territorio de la Nación.

El P. E., convencido de que para defender la producción cerealista, dentro y fuera del país, se necesitaba construir elevadores de granos de campaña y terminales, designó una Comisión especial compuesta de personas capacitadas e imparciales para que estudiara y aconsejara las medidas a adoptar para la mejor realización de su pensamiento. Dicha Comisión se ha expedido ya en un bien documentado y luminoso informe, que el P. E. hace suyo íntegramente y que se acompaña, aconsejando, como verá V. H., la construcción por el Estado de los elevadores de granos necesarios, a cuyo fin se crea el Departamento Nacional de Graneros Públicos, administrado por una Comisión autónoma, que tendrá a su cargo todo lo relacionado con el almacenamiento, clasificación, limpieza y comercialidad de los cereales.

El Poder Ejecutivo considera que, si V. H. presta a este trascendental asunto la atención que reclama en forma imperiosa, encontrará en el informe adjunto, los elementos de juicio más completos, adecuados y concluyentes para la sanción de una ley, que llenando una sentida necesidad pública, permitirá realizar uno de los más positivos progresos de la economía nacional.

Dios guarde a V. H.

M. T. DE ALVEAR
EMILIO MIHURA

Buenos Aires, septiembre 7 de 1928.

Bases para formular un proyecto de ley creando el Departamento Nacional de Graneros Públicos

Base 1ª — Créase, con la autonomía completa que le confiere la presente ley, el "Departamento Nacional de Graneros Públicos".

Base 2ª — Todas las funciones que por esta ley se encomiendan al "Departamento Nacional de Graneros Públicos", serán desempeñadas por un Directorio compuesto de un presidente y cinco vocales, nombrados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del H. Senado de la Nación y durarán en sus cargos seis años, renovándose por mitades cada tres años, y por sorteo la primera vez. La presencia de cuatro miembros constituirán *quorum*. En los casos de empate el presidente tendrá doble voto.

Base 3ª — Los cinco vocales serán elegidos de ternas que presentarán al Poder Ejecutivo, en la forma que éste reglamente, las organizaciones representativas de los agricultores, los cerealistas, los bancos que realicen préstamos agrícolas y los ferrocarriles de jurisdicción nacional; correspondiendo dos miembros a la agricultura y un miembro a cada una de las demás entidades indicadas.

Base 4ª — Los directores gozarán de la asignación que determine el Poder Ejecutivo y no podrán, durante el tiempo que duren sus funciones, tener interés personal directo o indirecto en el comercio de granos ni desempeñar otro cargo a sueldo.

Base 5ª — El Directorio tendrá los siguientes deberes y atribuciones:

a) Contratar, previa licitación pública, con una o varias firmas, la construcción en las estaciones de ferrocarriles y puertos que el mismo determine, un sistema general de elevadores de granos de campaña y terminales que permita el almacenamiento, limpieza, clasificación y desecación de los granos y oleaginosos.

b) Administrar todos los bienes y recursos que por cualquier concepto se asignen para el cumplimiento de esta ley y sus reglamentos respectivos, así como también los fondos percibidos por los servicios que preste.

c) Adquirir o contratar la ocupación de los terrenos necesarios para la instalación de los elevadores; organizar con el carácter de servicio público todo lo concerniente a su funcionamiento; dictar y publicar un reglamento general de elevadores y sus servicios; fijar el término máximo de almacenamiento de granos en los elevadores de campaña, no pudiendo limitarse el de los terminales; establecer anualmente las tarifas que se cobrarán por los diferentes servicios que presten los elevadores, instalaciones anexas y oficinas técnicas dependientes del Deparmento; contratar, designar y remover el personal fijando las fianzas que fuere necesario exigir para el fiel cumplimiento de sus respectivos cargos.

d) Formular el presupuesto anual de gastos y recursos del Departamento, el que deberá elevarse al Poder Ejecutivo antes de septiembre del año anterior a su vigencia. El Poder Ejecutivo deberá pronunciarse dentro del plazo de dos meses y si no fuese observado en ese término se considerará aprobado.

e) Estudiar y proponer al Poder Ejecutivo un reglamento para la clasificación de granos, general o por zonas, así como también determinar cada año las muestras representativas correspondientes, cuyo reglamento una vez aprobado por el Poder Ejecutivo, regirá la recepción y entrega de granos en todos los elevadores públicos que funcionen en el país.

f) Resolver todas las controversias a que dé lugar la aplicación de la ley y sus reglamentos. La determinación de los tipos, grados, humedad, porcentaje de materia extraña, etc., será fijada por la Inspección General de Granos del Departamento, pudiendo apelar de ella ante el Directorio.

g) Extender certificados provisionales y definitivos de los granos que reciba, los cuales tendrán la garantía del Estado y serán legalmente transferibles por simple endoso, con los recaudos que establezcan las leyes vigentes sobre warrants y sus reglamentos.

h) Presentar anualmente al Poder Ejecutivo dentro de los cuatro meses siguientes al vencimiento del ejercicio, una memoria de los resultados y la rendición de cuentas respectiva.

i) Establecer un sistema propio o por medio de convenios a fin de asegurar, contra todo riesgo, los productos que se entreguen a los elevadores y adoptar todas aquellas medidas tendientes a evitar daños, demoras, o errores en las operaciones a su cargo.

j) Servir como agente de los depositantes de granos para la obtención de préstamos con la garantía de los certificados definitivos de depósito.

k) Designar, cuando lo juzgue conveniente, comisiones locales honorarias de productores y cerealistas para que colaboren con los encargados de los elevadores en la solución de las dificultades emergentes del cumplimiento de la presente ley y sus reglamentos.

l) Ejercer un contralor permanente sobre los mercados o bolsas en los cuales se hagan transacciones sobre granos con el exclusivo objeto de verificar la seriedad y corrección de las operaciones.

Base 6ª — Autorízase al Poder Ejecutivo para emitir con destino al cumplimiento de la presente ley y por series sucesivas, hasta la suma de pesos 80.000.000 oro sellado, en pesos oro, libras esterlinas o dólares americanos indistintamente, en títulos de deuda interna o externa de la Nación, a un interés no mayor del 6 % y de una amortización de 1 % anual acumulativa, por sorteo a la par, cuando la cotización sea a la par o arriba de ella, y por licitación cuando estuviesen debajo de la par; pudiendo aumentarse el fondo amortizante si el Poder Ejecutivo lo considera conveniente. Los títulos de este empréstito no se colocarán a un tipo menor de 92, libre de la comisión y gastos y estarán exentos de todo impuesto nacional o provincial.

Base 7ª — Declárase de utilidad pública la expropiación de los terrenos necesarios para la instalación de los graneros y dependencias ordenados por la presente ley, los cuales estarán, además, exonerados de todos los impuestos nacionales, provinciales y municipales, creados o que se establezcan en el futuro.

Base 8ª — Las entradas del "Departamento Nacional de Graneros Públicos" quedan especialmente afectadas:

a) Al servicio de los títulos emitidos de conformidad a la presente ley.

b) A los gastos de funcionamiento de los elevadores.

c) A la creación de un fondo prudencial de renovación, que no podrá exceder anualmente del 2 % del capital emitido y un fondo de reserva para cubrir déficits de explotación, el seguro y ajuste por diferencias de clasificación o peso, el cual no podrá exceder en total del 10 % del monto del capital emitido.

Base 9ª — Mientras el Departamento Nacional de Graneros Públicos no cuente con recursos propios para atender el servicio de los títulos que se emitan de acuerdo a la presente ley y dar cumplimiento a las funciones que por la misma le incumben, el Poder Ejecutivo adelantará los fondos necesarios con imputación a esta ley y con cargo de reembolso por el Departamento.

Base 10ª — Los elevadores de propiedad particular ya construídos o que se construyan al amparo de las franquicias de la Ley Nº 3908, podrán operar con el carácter de "privados", o inscribirse para funcionar como "públicos", pero en ningún caso como mixtos. Se entiende por elevadores "públicos" aquellos que almacenan únicamente granos de terceros, recibidos por riguroso turno, cualquiera sea el depositante, y por "privados" los que negocian en granos propios o que de cualquier manera no llenan los requisitos exigidos a los públicos. Los elevadores de propiedad privada no podrán funcionar como públicos sin permiso del "Departamento Nacional de Graneros Públicos", quien podrá cancelar dichos permisos con causa justificada y estarán sujetos a las mismas reglamentaciones y tarifas vigentes en los elevadores del Estado y sus certificados tendrán igual valor jurídico.

Base 11ª — Queda autorizado el Poder Ejecutivo para prohibir la exportación de granos que no reúnan las características exigidas por el reglamento de clasificación de granos vigente.

FUNDAMENTOS

del proyecto de Ley preparado por la Comisión Especial sobre implantación de un sistema de elevadores de granos en la República Argentina

---

CAPITULO I

LOS ELEVADORES SON UNA NECESIDAD PUBLICA

La Comisión ha debido en primer término considerar, aunque pareciese obvio, si en las circunstancias actuales la República Argentina requiere la construcción de una red completa de elevadores de campaña y terminales y hasta qué punto ese organismo constituye una exigencia apremiante de la agricultura y el comercio de granos.

Después de examinar el problema en sus diferentes aspectos, la Comisión se pronunció unánimemente en sentido afirmativo, pero, para llegar a establecer una mayor concordancia entre los requerimientos de los productores y del comercio y la acción oficial a desarrollar, juzgó oportuno consultar directamente a las diversas entidades interesadas en el asunto, tanto sobre el primer punto como sobre otros de lógica consecuencia. Fué por ello que a mediados de febrero hizo circular el cuestionario que se transcribe a continuación:

"La Comisión Especial, nombrada por S. E. el señor Ministro de Agricultura de la Nación, para estudiar y proyectar la implantación de un sistema general de elevadores de granos en el país, considera que su labor debe comenzar por el examen de los juicios de personas o instituciones que intervienen en la producción, transporte y comercio de cereales en el país.

"Con este propósito la Comisión Especial que presido, tiene el agrado de dirigirse a Vd. solicitándole quiera emitir su opinión sobre el problema de dotar a las zonas productoras de cereales de un sistema general de elevadores así como sobre las siguientes cuestiones conexas con ese objetivo:

1º — ¿Considera Vd. impostergable la implantación de un sistema general de elevadores de campaña y terminales? En caso afirmativo, ¿cuál de los regímenes le parece más conveniente?:

a) ¿Debe considerarse un sistema general de elevadores como servicio público y reservarse directamente el Gobierno Nacional la construcción y explotación con carácter de monopolio?
b) En caso afirmativo, ¿sería más conveniente confiar su construcción y explotación a una entidad autónoma, creada por ley del Congreso con un régimen semejante al de las Obras Sanitarias de la Nación, a la cual se confiaría la facultad de reglamentar la clasificación, tarificación, etc., etc.?
c) O, por el contrario, ¿piensa que se obtendrían mejores resultados acordando todo lo relativo al establecimiento del sistema a concesionarios, reservándose la Nación el contralor, como ocurre con los ferrocarriles nacionales de propiedad particular?
d) ¿Habría ventajas en dejar que esa construcción y explotación sea libre, bajo el régimen que le acuerda la Ley Nº 3.908?

2º — ¿Podrá solucionarse económicamente en la campaña la nueva forma de acarreo a granel, una vez implantados los elevadores de granos?

3º — Teniendo en cuenta que el funcionamiento del sistema se basa en el almacenamiento de conjunto por grados, ¿le parece factible adoptar, provisionalmente, los tipos actuales (Rosafé, con sus números, Buenos Aires, Brasil, Bahía Blanca, Baruso, etc.) y almacenar en conjunto con reconocimiento de peso específico?

4º — A su juicio, los países importadores, ¿estarán en condiciones de recibir todo el trigo y maíz que se exporte a granel?

5º — ¿Qué cantidad de granos, por especie, tendrá forzosamente que salir del país en bolsa, por exigencia de los consumidores?

6º — ¿Podría Vd. suministrar un análisis, ítem por ítem, del costo de mover un lote de 10.000 kilos de granos, desde que son cosechados hasta que se cargan en el vagón?

7º — ¿Tiene cualquier otra observación o recomendación que hacer, respecto al asunto que motiva esta encuesta?

"Ruego a Vd. que la respuesta sea enviada a la brevedad posible, por cuanto la Comisión tiene el propósito de producir su informe a mediados del mes próximo.

"Anticipándole mi reconocimiento por la atención que se digne prestar a este asunto, lo saluda con toda consideración".

Las opiniones de las personas y entidades ligadas a la industria agrícola, expresadas como resultado de la "encuesta" citada, coinciden, con una sola excepción, en cuanto a la forma de apreciar el fondo de la cuestión, como se verá por el análisis que de ella se hace a continuación.

EXAMEN COMPARATIVO

ENTRE LOS SISTEMAS DE GRANEL Y DE BOLSA

Como ningún argumento especial se ha hecho en favor del sistema actual, que no estuviera previsto, lo que simplifica la tarea de la Comisión, ésta considera pertinente enunciar, aunque sea brevemente, las ventajas del sistema de movimiento de granos a granel, haciendo antes una estimación de la cantidad de granos que se movería en estas condiciones, a cuyo total correspondería aplicar los costos unitarios que se determinan más adelante. A este efecto se agrega un resumen, con su representación gráfica, de las estadísticas de exportación y consumo interno de granos durante el último quinquenio:

CEREALES Y LINO

RESUMEN DEL CONSUMO INTERNO Y EXPORTACIÓN DURANTE CINCO AÑOS Y CÁLCULO DE LO QUE SE MOVERÁ EN BOLSAS Y A GRANEL

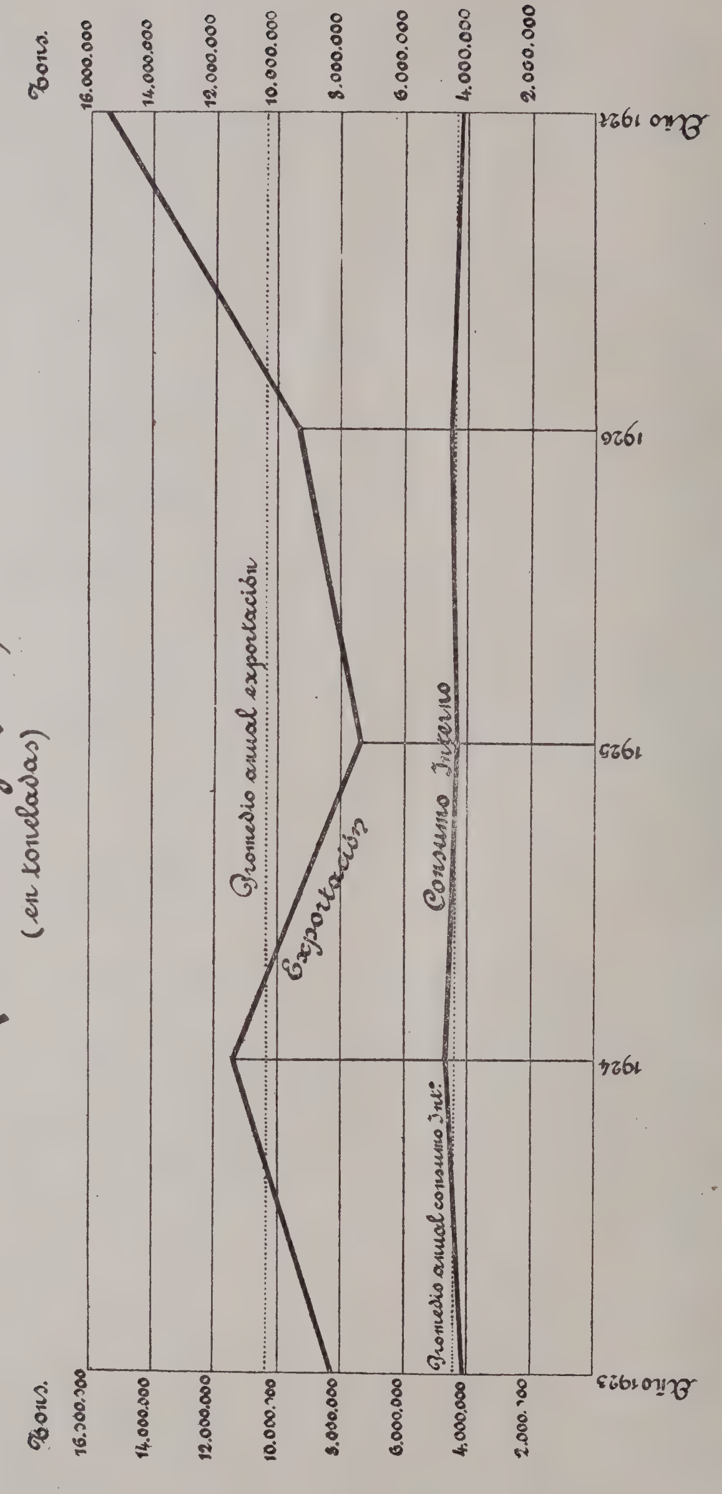
(EN TONELADAS)

AÑOS	1923	1924	1925	1926	1927	PROMEDIO ANUAL
Exportación	8.210.000	11.270.000	7.380.000	9.370.000	15.490.000	10.340.000
Consumo interno	4.117.000	4.619.000	4.346.000	4.502.000	4.198.000	4.360.000
Totales por año	12.327 000	15.889 000	11.726.000	13.872.000	19.688.000	14.700 000

A deducir lo que se continuará moviendo en bolsa:

90 % del lino exportado	1.200.000	
15 % del resto de la exportación	1.300.000	
50 % del consumo interno	2.200.000	
Total a deducir	4.700.000	4.700.000
Total a mover a granel		10.000.000

Gráfico de Exportación y Consumo Interno.
(Cereales y Lino).
(en toneladas)



El promedio anual del consumo interno y la exportación es de 14.700.000 toneladas. Para calcular lo que se movería a granel hay que deducir de esta cantidad el 90 % del lino y el 15 % de los demás granos exportados, más una buena parte, — que se ha estimado en 50 %,—del destinado al consumo interno, que continuará moviéndose en bolsa. El primero — lino — por su condición propia que lo hace sensible a los efectos de las contingencias climatéricas, cuyos resultados el comercio distingue con las denominaciones de ''lino manchado'', ''apelotonado'', etc., y el segundo — 15 % de los demás granos — debido a la falta de elevadores para la recepción en algunos mercados como los del Brasil y varios puertos menores de Europa, aparte de la carencia de bodegas apropiadas para el transporte a granel en muchos buques, que exige hacer divisiones con grano embolsado en unos casos y asegurar la estiba con bolsas, en otros.

Hechas estas deducciones, la cantidad de granos que se calcula ha de moverse a granel, quedaría reducida aproximadamente y en números redondos a 10.000.000 de toneladas por año.

Establecida la cantidad de granos a mover, pasaremos a enumerar las ventajas del sistema de granel.

1. Supresión de los envases. — La primera ventaja material del sistema de granel consiste en la supresión de la bolsa.

Para mover 10.000.000 de toneladas de granos, admitiendo que el contenido medio de cada una sea de 65 kilos, se necesitan en cifras redondas 160.000.000 de bolsas. Si, de acuerdo con las cotizaciones corrientes, se adopta como precio de la bolsa nueva $ 0,30 y para la usada $ 0,15, resulta un costo unitario neto de $ 0,15 y un costo total de $ 24.000.000 por año, además de $ 2.500.000 m/n de hilo.

No se quiere decir con esto que al suprimir la bolsa se obtendrá una economía líquida por esa suma, puesto que mover granos a granel también representa gastos, sino que se evitará un drenaje anual a la economía nacional por el valor de la arpillera e hilo, aproximadamente de ese monto.

No corresponde dilucidar aquí quién es en definitiva el que carga con esta erogación. Los productores sostienen que ellos pagan y pierden el importe de la bolsa nueva, y los cerealistas, a su vez, dan la siguiente explicación:

> ''La generalidad de los que se ocupan de estos asuntos, creen que el productor pierde el valor íntegro de las bolsas cada año. No es cierto. El productor no pierde más que la diferencia entre la bolsa nueva y la bolsa ''al barrer'' y eso solamente en parte. Son cosas un tanto difíciles de explicar a los que no están en el negocio, pero los que están en él, saben perfectamente que no puede haber cosa más sencilla. Se compra peso bruto, pagándose los 380 a 400 gramos del peso de la arpillera al precio del trigo o lino; además, el valor de la bolsa usada se toma en cuenta en el cálculo del precio al comprar, de modo que resulta, señor Presidente, que cuando se nos ofrece trigo a granel y trigo en bolsas, pagamos y pagaremos más por los 100 kilos de trigo embolsado que por 100 kilos de trigo sin bolsas. Esa diferencia en más es el valor de la bolsa ''al barrer'' menos el valor de la cantidad de trigo que representa el peso de la arpillera o sea en este momento una diferencia entre 100 kilos de trigo a granel y 100 kilos de trigo en bolsas, de $ 0,18 a $ 0,20.
>
> La bolsa usada queda en el país y vuelve a utilizarse, la de trigo para el maíz y la de maíz para otros productos, como ser carbón de leña, papas, etc...''

En síntesis, se sostiene que cuando los cerealistas ofrecen $ 11 por 100 kilos de trigo, lo hacen calculando la diferencia más arriba mencionada.

2. *Excesiva demanda de brazos.* — Bajo el sistema actual la trilladora entrega las bolsas sin cerrar; es necesario coserlas a mano, ocupando operarios cuyo jornal llega hasta $ 12 por día. Tomando como jornal medio $ 10 y teniendo en cuenta que la labor media de una trilladora es 500 bolsas diarias, resulta que la labor de coser una bolsa importa 2 centavos, y el total para 160.000.000 de bolsas alcanza, en cifras redondas, $ 3.000.000.

Los manipuleos en la campaña para el movimiento de los cereales embolsados son habitualmente cuatro: de la pila al carro en la chacra; del carro a la báscula, en el galpón de cereales y de allí a la pila y finalmente, de ésta al vagón. Cada movimiento tiene un costo más o menos uniforme en las distintas zonas cerealistas del país, a saber:

Tarifa del movimiento de bolsas en algunas estaciones de ferrocarril

(Por bolsa)

ESTACIONES	DE CARRO A GALPÓN		DE GALPÓN A VAGÓN	
	Sin pesar por bolsa 1 mov. — $	Pesando por bolsa 2 movts. — $	Sin pesar por bolsa 1 mov. — $	Pesando por bolsa 2 movts. $
Teodolina	0,04	0,06	0,04	0,06
Villa Cañas	0,03 ½	0,06	0,03 ½	0,06
Jovita	0,04	0,06	0,04	0,06
Moldes	0,04	0,06	0,04	0,06
Bulnes	0,04	0,06	0,04	0,06
Término medio		0,06	0,04	

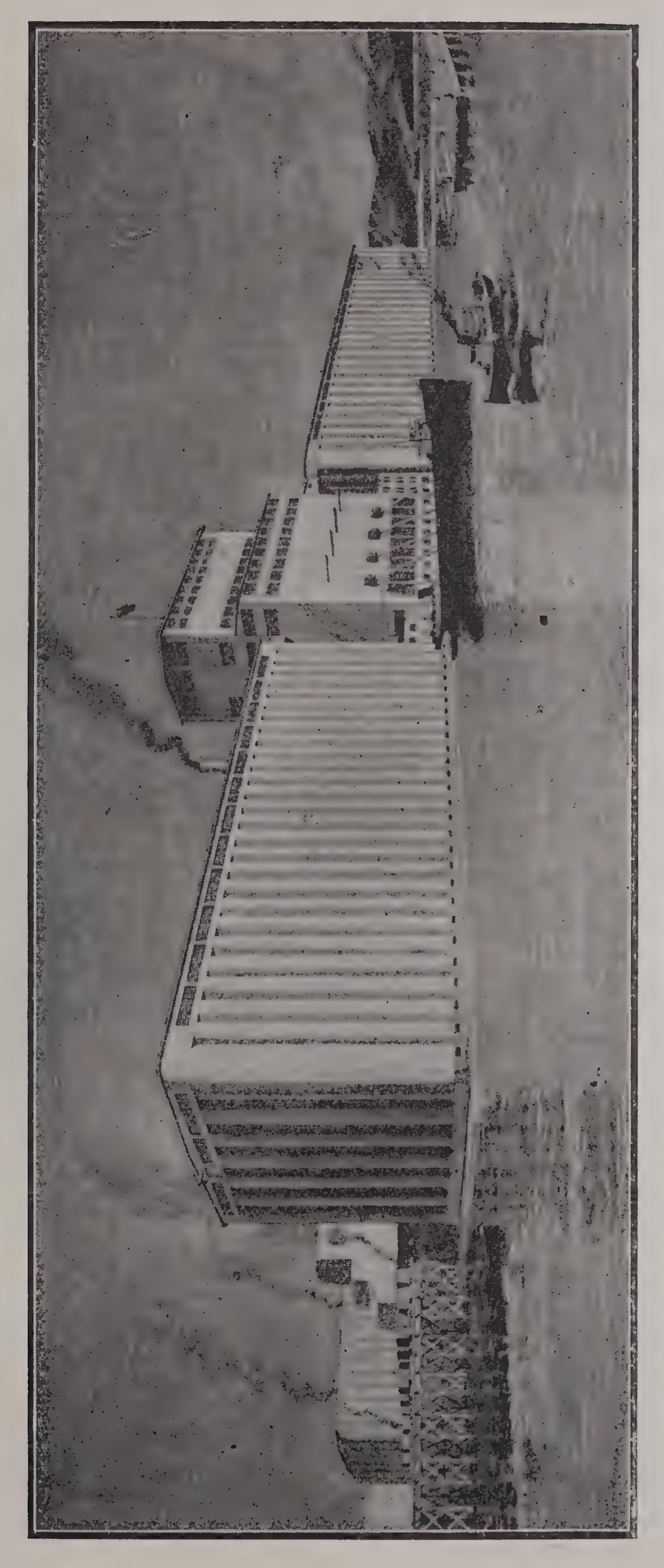
Sobre la base del término medio calculado de 160.000.000 de bolsas, tenemos, por los tres movimientos necesarios para cargar un vagón, un gasto total de $ 16.000.000 m/n por año.

Pero esto no es todo: se necesita un verdadero ejército de hombres para efectuar a mano todos estos movimientos en un período de tiempo relativamente breve, lo que es grave en un país de escasa población como el nuestro.

La operación de cargar un vagón de 40 toneladas (incluída la pesada) demanda el empleo de 9 hombres durante dos horas y media.

Desde el elevador, un hombre solo, puede cargar el mismo vagón en un tiempo que varía entre 15 y 30 minutos.

3. *Mejor almacenamiento de los granos.* — Implantado el sistema de granel, el verdadero lugar de almacenamiento será el elevador terminal y no el elevador de campaña, como algunas personas parecen entenderlo. Que los cereales estarán mejor conservados en un silo de concreto que en un galpón o en una planchada de ferrocarril, es desde luego evidente. Que en un momento determinado tendrá mayor valor en un puerto que en el interior del país, también. El costo del almacenamiento no será tampoco superior en el terminal que en un galpón, pero es imposible dar cifras comparativas, por cuanto en el primero las tarifas actuales revisten un cierto carácter penal.



Elevador terminal de la United Grain Growers, en Port Arthur, Canadá

La tarifa actual de almacenamiento en los galpones de cereales es como sigue:

Tarifas vigentes para el almacenamiento de granos en los galpones de cereales en las estaciones

EMPRESA Y TIEMPO	BASE	TARIFA ($ m/n)	OBSERVACIONES
F. C. Sud			
Por mes o fracción	por m²	0,80	Sin responsabilidad por incendio, robo, etcétera
F. C. C. A.			
Por mes o fracción	"	0,80	ídem
F. C. Oeste			
Primer mes o fracción	"	0,50	ídem
Segundo mes o fracción	"	0,50	ídem
Tercer mes o fracción	"	0,40	ídem
Cuarto mes o fracción	"	0,40	ídem
Quinto mes o fracción	"	0,30	ídem
Sexto mes o fracción	"	0,30	ídem
Séptimo mes o fracción	"	0,25	ídem
Octavo mes o fracción	"	0,25	ídem
Noveno mes o fracción	"	0,20	ídem
Décimo mes o fracción	"	0,20	ídem
Undécimo mes o fracción	"	0,10	ídem
Duodécimo mes o fracción	"	0,10	ídem
F. C. Pacífico			
30 días o fracción	"	0,60	ídem
60 días o frac. superior a 30 días..	"	1,20	ídem
Por 3 meses o frac. sup. a 60 días..	"	1,60	ídem
Por 4 meses o frac. sup. a 90 días..	"	2,00	ídem
Por 5 meses o frac. sup. a 120 días.	"	2,30	ídem
Por 6 meses o frac. sup. a 150 días.	"	2,60	ídem
Por 7 meses o frac. sup. a 180 días.	"	2,80	ídem
Por 8 meses o frac. sup. a 210 días.	"	3,00	ídem
Por 9 meses o frac. sup. a 240 días.	"	3,20	ídem
Por 10 meses o frac. sup. a 270 días	"	3,30	ídem
Por 11 meses o frac. sup. a 300 días	"	3,40	ídem
Por 12 meses o frac. sup. a 330 días	"	3,50	ídem
F. C. Oeste			
Por primer mes o fracción	Por bolsa	0,03	Con responsabilidad por robo, incendio, etcétera
Por 2 meses o frac. sup. a 1 mes...	"	0,05	ídem
Por 3 meses o frac. sup. a 2 meses.	"	0,06	ídem
Por 4 meses o frac. sup. a 3 meses.	"	0,07	ídem
Por 5 meses o frac. sup. a 4 meses.	"	0,08	ídem
Por 6 meses o frac. sup. a 5 meses.	"	0,09	ídem
Por 7 meses o frac. sup. a 6 meses.	"	0,10	ídem
Por 8 meses o frac. sup. a 7 meses.	"	0,11	ídem
Por 9 meses o frac. sup. a 8 meses.	"	0,12	ídem
Por 10 meses o frac. sup. a 9 meses	"	0,13	ídem
Por 11 meses o frac. sup. a 10 meses	"	0,14	ídem
Por 12 meses o frac. sup. a 11 meses	"	0,15	ídem
F. C. Pacífico			
Por 30 días o fraccón	"	0,03	ídem
Por 60 días o frac. sup. a 30 días..	"	0,05	ídem
Por 90 días o frac. sup. a 60 días.	"	0,07	ídem
Por 120 días o frac. sup. a 90 días.	"	0,08	ídem
Por 150 días o frac. sup. a 120 días	"	0,09	ídem
Por 180 días o frac. sup. a 150 días	"	0,10	ídem
Por 210 días o frac. sup. a 180 días	"	0,105	ídem
Por 240 días o frac. sup. a 210 días	"	0,11	ídem
Por 270 días o frac. sup. a 240 días	"	0,115	ídem
Por 300 días o frac. sup. a 270 días	"	0,12	ídem
Por 330 días o frac. sup. a 300 días	"	0,125	ídem
Por 360 días o frac. sup. a 330 días	"	0,13	ídem

En página 147 se hallarán las tarifas actualmente vigentes en algunos de los elevadores terminales públicos, pero, es menester no olvidar que, como lo tenemos dicho, éstas revisten, en cierto modo, un carácter penal, porque debido a la limitada capacidad existente, sus dueños no tienen interés en fomentar la inmovilización del giro, dado que en su rapidez reside la ganancia. Cuando se construya la capacidad terminal correspondiente a las necesidades del país, que será cuatro veces mayor que la actual, las tarifas bajarán considerablemente. Por las razones expuestas, si bien resulta imposible anticipar cuál ha de ser la tarifa de almacenaje, la Comisión basada en la experiencia extranjera, estima que, en cualquier caso, será menor que la de galpón.

4. Menor demora de los vagones al cargar. — Con el grano embolsado se requiere, más o menos, dos horas y media para cargar un vagón de 40 toneladas, mientras que a granel la misma operación puede efectuarse entre 15 y 30 minutos. La economía de tiempo para cargar 40 toneladas, varía, pues, entre dos horas y dos horas quince minutos. Tomando el mínimo, para 10.000.000 de toneladas tendríamos:

$$\frac{10.000.000 \text{ ton.} \times 2 \text{ horas}}{40 \text{ toneladas}} = 500.000 \text{ horas.}$$

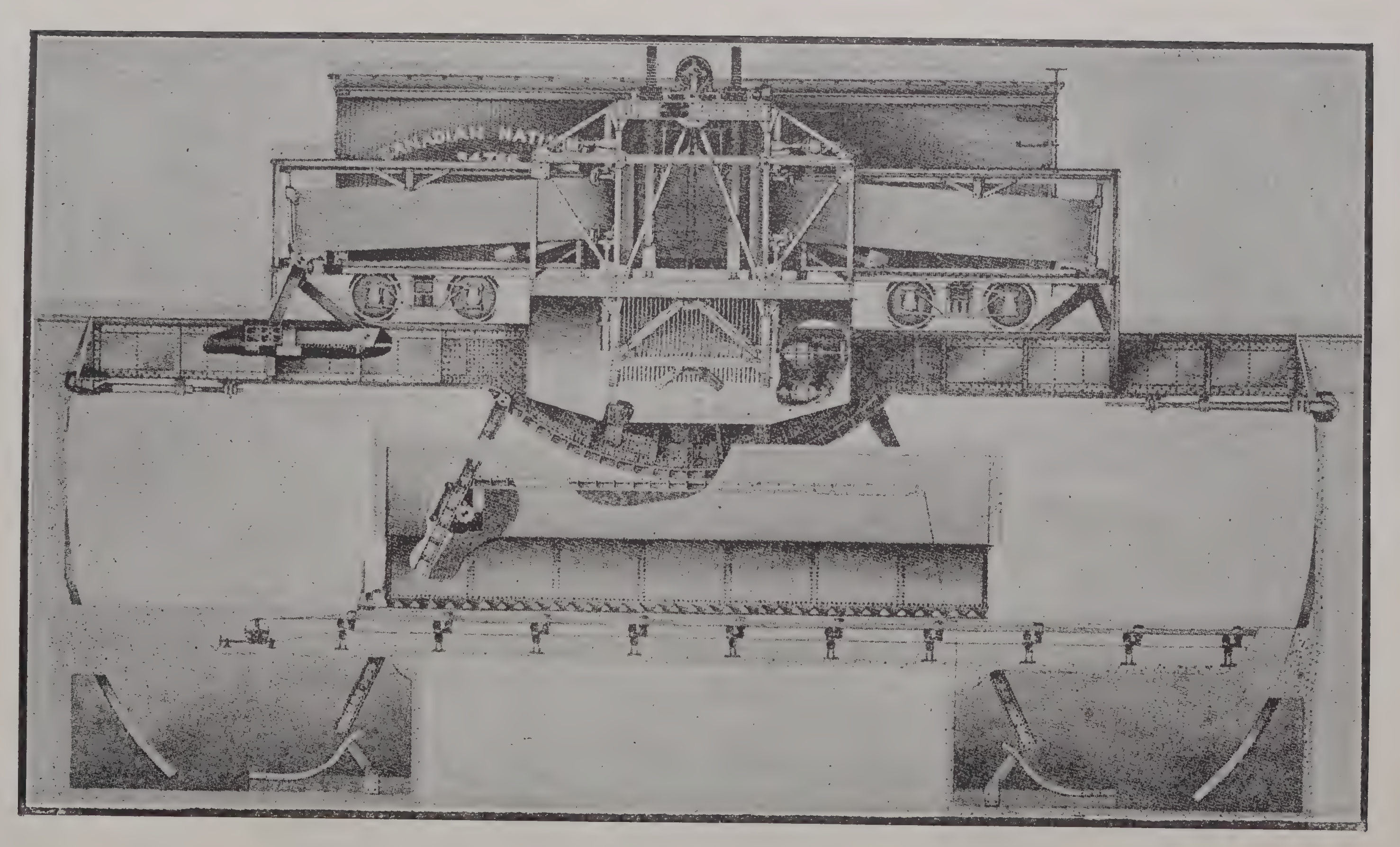
Pero ello no es todo ni lo más importante, sino que para cargar a hombro, no siempre los obreros están listos o en número necesario en el instante mismo en que el vagón se pone a disposición del interesado o a veces el comienzo de la operación coincide con horas de desayuno o almuerzo de los trabajadores, o término de la jornada, sucediendo a menudo que el cargador usa el máximo del plazo que le acuerda la ley y que, además de eso, como resultado de cualesquiera de los inconvenientes arriba previstos, se pierde la oportunidad de engancharlo al pasaje de un tren, debiendo esperarse al día siguiente. Es imposible reducir a cifras exactas la pérdida de tiempo que esto significa, pero no sería exagerado calcularla en tres veces más que la anterior, o sea 1.500.000 horas y 2.000.000 de horas en total. Quiere decir, pues, que con el sistema de granel, el tren rodante ferroviario podría utilizarse mucho más eficazmente, ganándose por este solo concepto aproximadamente 500 horas para un grupo de 4.000 vagones.

Quizá pueda apreciarse mejor esta ventaja mediante el cálculo siguiente: la duración media de los viajes hasta los puertos es, según informe de fuente autorizada, tres días; admitiendo vagones de 40 toneladas cada uno, el tiempo total para el transporte de los 10.000.000 de toneladas sería:

$$\frac{10.000.000 \text{ ton.} \times 3 \text{ días}}{40 \text{ toneladas}} = 750.000 \text{ días} = 18.000.000 \text{ de horas.}$$

Sobre un total de 18.000.000 de horas, se ahorrarían, por las menores demoras de los vagones al cargar, 2.000.000 de horas; o sea que el rendimiento del tren rodante mejoraría, por este concepto, en un 11 %.

5. Menor demora de los vagones al descargar en los terminales. — La operación de descarga demanda un tiempo algo menor que el de carga, ocupándose 7 hombres durante 1 hora, a un costo de dos centavos por bolsa, que, como en el caso anterior, tampoco es lo fundamental en sí, sino la falta de coincidencia entre el arribo del vagón y el embarque



Descargador automático de granos instalado en un terminal de Port Arthur (Canadá)
(Se levanta un costado del vagón para que el grano salga por el otro)

de la carga al vapor, cuando es directa, o a la exigüidad de capacidad de recibo del elevador terminal, cuando es a granel.

En la actualidad, debido a las dos causas apuntadas y falta de desvíos en varios de los puertos, (en primer término, el de Buenos Aires), los vagones sufren demoras hasta de tres días, que podrían quedar reducidas a muy pocas horas cuando se construya una red completa de elevadores y el grano se mueva exclusivamente a granel.

Es difícil valuar en pesos y centavos la economía que esto representará, pero cabe hacer presente que el material rodante es uno de los elementos más costosos en un ferrocarril y que en definitiva es la industria, el país entero, quien paga tal pérdida de eficiencia. Un somero cálculo nos demostrará que el rendimiento del tren rodante mejoraría en un 33 %, aproximadamente, bajo el sistema de granel, además del 11 % antes determinado, pues por cada viaje, cuyo tiempo medio es 3 días, se pierde como mínimo un día en los puertos por falta de facilidades terminales:

$$\frac{10.000.000 \text{ ton.} \times 1 \text{ día}}{40 \text{ toneladas}} = 250.000 \text{ días} = 6.000.000 \text{ de horas.}$$

Sobre un total de 18.000.000 de horas, se ahorrarían, por las menores demoras en los terminales, 6.000.000 de horas, es decir, un 33 %.

6. *Eliminación de mermas.* — Bajo el sistema de la bolsa las pérdidas por rotura del envase, debidas a roedores, humedad, escapes por el agujero dejado por el calador u otras causas, son considerables. En un estudio sobre elevadores, presentado al Gobierno de Nueva Gales del Sur, se calcularon en 1 %, aparte de otro 1 % de ''pérdida invisible'', es decir, por evaporación, etc.

Entre nosotros la tolerancia por mermas aceptada en el comercio es de 2 %, equivalente en cifras redondas a pesos 20.000.000 por año, que podrían quedar reducidos a la mitad, pues con el sistema de granel también se acuerda una tolerancia equivalente más o menos a 1 %. La economía neta por este concepto alcanzaría, entonces, a $ 10.000.000 por año.

7. *Mayores ventajas para los granos en mala condición.* — Cuando el movimiento se hace en bolsa, el perjuicio por exceso de humedad, recalentamiento, etc., de los granos, reviste considerable importancia.

El procedimiento de ventilación mediante apertura de las bolsas, movimiento y ''aradura'', igual que la desecación a sol, resulta costosa — término medio, 18 centavos por bolsa, — según puede verse en la siguiente tarifa corriente en la campaña:

Tarifa por servicios subsidiarios en los galpones de cereales

ESTACIONES	Ventilar por bolsa — $	Secar por bolsa — $	Cambiar de bolsa por bolsa — $
Teodolina............	0,18	0,18	0,09
Villa Cañas..........	0,18	0,18	0,08
Jovita...............	0,20	0,20	0,10
Moldes...............	0,16	0,16	0,10
Bulnes...............	0,20	0,20	0,06
Término medio..	0,18	0,18	0,09

No ha sido posible a la Comisión determinar aproximadamente el importe total de este gasto, pero tiene razones para creer que, aun cuando no ocurre todos los años, ello representa un porcentaje de algún valor en nuestra cosecha.

El elevador, en cambio, ofrece ventajas excepcionales para el grano en deficiente condición. No sólo se ha observado que su temperatura baja debido a la ventilación durante el movimiento de recepción y traslado al depósito, sino que en casos de recalentamiento, mientras se encuentra en el elevador, puede éste corregirse mediante un simple traslado a otro compartimiento, por la ventilación inherente a dicha operación.

En los casos más graves, la desecación artificial del grano, como servicio subsidiario del elevador, reviste tal valor para la economía de la industria, especialmente en el caso del maíz, que apenas precisa ser enunciada.

Resumen comparativo del costo de mover granos en bolsa y a granel.— Aunque compenetrada de la dificultad de hacer cálculos que en la práctica resulten aproximados a la realidad, la Comisión ha resuelto hacerlos, basada en los fundamentos antes expuestos y colocándose en los límites de la mayor prudencia. Por de pronto, admite que por algún tiempo haya de seguirse acarreando los granos embolsados hasta el elevador, o lo que es lo mismo, se coloca en el peor de los casos. Cuando la transformación sea completa, es decir, cuando se suprima en absoluto la bolsa hasta para el acarreo, la economía será aún mayor.

Debe hacerse presente, además, que en el total de economías estimadas no se incluye la que resulta del mejor aprovechamiento del tren rodante ferroviario, factor de mucha importancia, pero de muy difícil apreciación, por las circunstancias anotadas en los párrafos 4 y 5.

Cálculo comparativo del costo de mover granos en bolsa y a granel

EN BOLSAS (POR 100 KILOS)		A GRANEL (POR 100 KILOS)	
Bolsa	$ 0,23	Bolsa para el acarreo hasta el elevador	$ 0,046
Coser la bolsa	» 0,03	Atar la bolsa	» 0,015
Descargar al galpón	» 0,06	Administración y jornales del elevador de campaña	» 0,054
Almacenaje y seguro durante 30 días	» 0,046	Consumo de combustible y aceite	» 0,014
Pesar y cargar el vagón	» 0,092	Almacenaje por 30 días (incluído en el ítem intereses y amortización	—
Falso flete de la bolsa	» 0,005	Seguros (edificio, granos y personal)	» 0,016
Recibir del vagón, abrir y pesar en el terminal y embarcar	» 0,067	Intereses y amortización del elevador de campaña (8 % sobre $ 1 por cada 100 k.)	» 0,08
Mermas del grano 2 %	» 0,20	Conservación y reparaciones del edificio y máquinas (2 %)	» 0,02
		Recibir del vagón y pesar en el terminal y embarcar	» 0,06
		Mermas del grano (1 %)	» 0,10
		Administración central	» 0,005
			$ 0,410
		Imprevistos de 5 % sobre 0,41	» 0,02
Total	$ 0,73	Total	$ 0,43

Este cálculo demanda algunas explicaciones:

El precio fijado a la bolsa, 23 centavos por cada 100 kilos de granos, resulta del que se ha aceptado, como diferencia entre el costo de la bolsa nueva y la usada, es decir, 15 centavos, que vendría a representar el costo del envase para 65 kilos de cereal $\frac{(0,15 \times 100}{65} = 0,23)$.

Si coser una bolsa de 65 kilos demanda, según el cálculo hecho en oportunidad, un gasto de 2 centavos, resulta, para 100 kilos:

$$\frac{0,02 \times 100}{65} = 0,03.$$

La descarga a galpón se ha justipreciado en base a lo establecido para este movimiento en las tarifas de la página 147. Para 65 kilos, \$ 0,04, luego: $\frac{0,04 \times 100}{65} = 0,06.$

En renglón almacenaje y seguro por 30 días, es el de las tarifas de los galpones de estación insertadas en la página 147 $\frac{(0,03 \times 100}{65} = 0,046)$, que comprende intereses, amortización y conservación del edificio.

Pesar y cargar a vagón son dos movimientos fijados en 0,03 cada uno en la tarifa de la página 147. Por consiguiente, para 100 kilos se tiene: $\frac{0,06 \times 100}{65} = 0,092.$

El falso flete de la bolsa, 0,005 cada 100 kilos, se basa en el flete medio del trigo y maíz en varios ferrocarriles, que es de \$ 10 por tonelada, peso de la bolsa 380 gramos por cada 65 kilos:

$$\frac{(0,380 \times 100 \times 0,01}{65} = \$\ 0,005).$$

Los movimientos de recibir de vagón, abrir y pesar en el terminal y embarcar, son los vigentes en los elevadores del F. C. C. A. de Puerto Madero (pág. 65), así para el caso de cereal embolsado, como para el de granel.

Las mermas del grano, para ambos casos, han sido tratadas oportunamente. Las estimaciones consignadas resultan de adoptar un precio medio de \$ 10 para cada 100 kilos de cereales, que es el que se desprende del análisis de las estadísticas que van en el *Apéndice,* relativas al tonelaje y al valor de la producción nacional de cereales durante el último quinquenio.

No se considera exagerada la suposición de que la bolsa para el acarreo desde la chacra hasta el elevador de campaña, — necesaria mientras no se disponga de los carros apropiados para granel, — pueda ser utilizada durante 10 viajes, importando, por consiguiente, para cada viaje \$ 0,03 y para 100 kilos $\frac{(0,03 \times 100}{65} = 0,046)$.

Durante el mismo período de transición, podrá atarse la bolsa, en lugar de coserla, como se hace ahora. Como aquélla sería una operación nueva, no hay dato para calcularla; suponiendo, no obstante, que el costo de atar fuera la mitad del de coser, se tendría un centavo por bolsa, o sea un centavo y medio por cada 100 kilos.

La determinación del costo de administración y mano de obra del elevador de campaña, se basa en admitir que para cada uno de los 900 elevadores de campaña a construir (pág 155), se requerirán dos hombres, cuya remuneración mensual sumaría $ 500, o sea 6.000 anuales por unidad y, en conjunto, $ 5.400.000 para el tráfico total de 10.000.000 de toneladas, o bien 0,054 por 100 kilos.

El costo de 0,014 para combustible y aceite se ha tomado de la información suministrada por una empresa que explota una red de elevadores de campaña en la provincia de Santa Fe, calculado en base a su consumo durante los dos últimos años.

De la misma fuente procede el costo adoptado para seguros. Debe hacerse presente, no obstante, respecto a este renglón, que lógicamente la prima de seguros debe variar considerablemente según la naturaleza de los materiales con que se construyan los elevadores, que en el caso citado son de madera.

El renglón siguiente se explica así: supuesto que el costo unitario del elevador sea $ 50 por tonelada de capacidad, y que el coeficiente de aprovechamiento del mismo sea igual a 5, resulta que el costo del elevador por tonelada de cereal que mueva, será $ 10 ó $ 1, por cada 100 kilos. Se fija una anualidad de 8 %, correspondiendo 7 % a intereses sobre el capital neto realizado y 1 % a amortización, calculados sobre la vida mínima de un elevador bien construído: 30 años.

Dentro de este ítem queda comprendido el renglón ''almacenamiento'', por 30 días, como en el caso del grano embolsado.

Se considera prudente incluir en el cómputo, para conservación y reparaciones del edificio y maquinarias del elevador, 2 %, calculado, como en el renglón anterior, sobre el costo del elevador por cada 100 kilos de cereal que mueva ($ 1).

Suponiendo que la administración central requiera anualmente un presupuesto de $ 500.000, correspondería 0,005 cada 100 kilos de grano movido, teniendo en cuenta que el tráfico total fuera 10.000.000 de toneladas.

El renglón de imprevistos que se incluye al final del cómputo de granel, se justifica por el hecho de que algunas de las cifras adoptadas, como es explicable, carecen de base experimental.

El cálculo prudencial precedente arroja una economía en los manipuleos a granel equivalente a 30 centavos por cada 100 kilos, o sea $ 30.000.000 para el tráfico de 10.000.000 de toneladas, que podrá llegar a $ 40.000.000 cuando el sistema de granel funcione íntegramente desde la trilladora y el pequeño depósito de la chacra, hasta el buque que lleve los granos a los mercados extranjeros.

Facilidades comerciales. — Aunque últimas en el orden cronológico, las facilidades de carácter comercial son, tal vez, las más importantes que el sistema de granel pueda proporcionar.

En efecto, si bien las economías resultantes del movimiento de granos a granel, serán de apreciable importancia con respecto a su manipuleo en bolsas, la aparición del elevador de campaña y el almacenamiento de los granos en los terminales, está llamada a introducir una evolución tan trascendental en su comercio, que sólo el futuro podrá poner debidamente de manifiesto.

Para puntualizar mejor las diferencias o, mejor dicho, el contraste entre uno y otro sistema, la Comisión estima pertinente hacer aquí unas

breves consideraciones al respecto, pues más adelante el asunto se trata con mayor extensión.

En la actualidad, tres cuartas partes del grano cosechado pasa inmediatamente a poder de los acopiadores, ya sea vendido al firme o a fijar precio. Todos sabemos que el agricultor procede así apremiado por la necesidad de liquidar cuentas y porque no tiene otra manera de operar.

Bajo el sistema de granel, el productor entregará su grano al elevador local, para hacerlo despachar al terminal donde podrá descontar hasta 80 % de su valor a interés razonable, con la garantía del certificado oficial de depósito y venderlo en la época y al precio que mejor le acomode, pues con el crédito de referencia habrá solventado sus obligaciones.

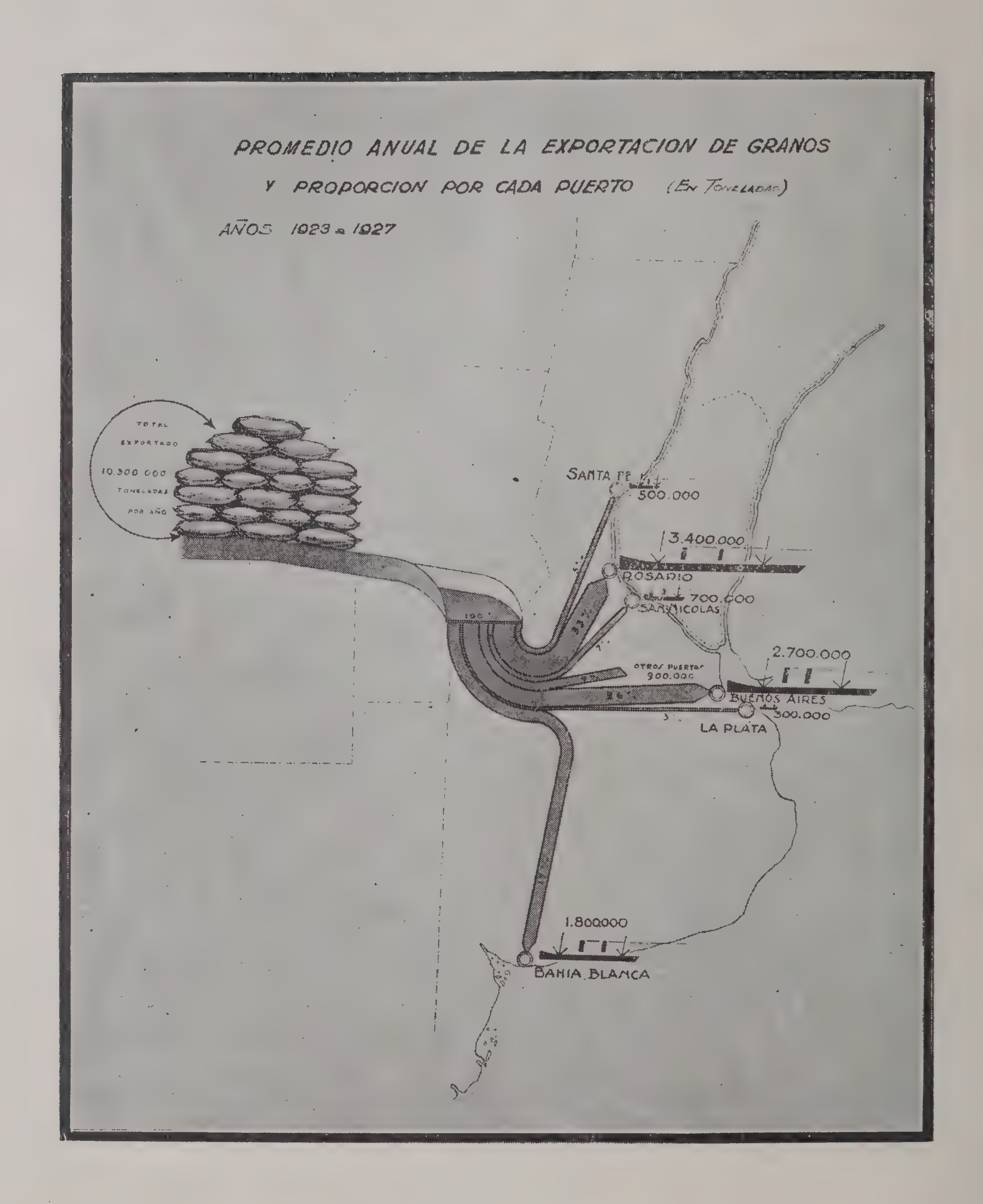
Por otra parte, la adopción de tipos y grados dará conjuntamente con la homogeneidad, clasificación y limpieza, el conjunto de caracteres comerciales que no posee el trigo que el agricultor entrega actualmente a la venta, los cuales, aun los más perfectos, no reúnen los requisitos que el progreso comercial ha impuesto para los diversos productos.

La standardización se va extendiendo a todos los dominios de la actividad humana y cada día destacará más para nosotros su valor y la necesidad de su implantación, respecto a granos, pues el concepto de nuestros trigos en los mercados de consumo, se ve afectado por la reputación desfavorable que la falta de uniformidad y limpieza les ocasiona.

Agréguese a ello que los países competidores a nuestra producción cerealera, tienen en gran importancia a esta operación y que sus productos de exportación presentan caracteres sobresalientes.

La primera Asamblea del Trigo, realizada en Rosario en febrero de 1926, bajo los auspicios del Ministerio de Agricultura, se ocupó con atención de este asunto y la Conferencia de Roma, de mayor magnitud por su carácter internacional, también ha coincidido en ello, sancionándose el voto de que los países exportadores de los diversos continentes, se preocupen de presentar tipos que ofrezcan a la par que buenas cualidades, la más grande homogeneidad posible, en beneficio común de los productores, comerciantes e industriales.

Estas consideraciones facilitarán la conclusión a la cual queríamos llegar, esto es, que la clasificación de los cereales dará no sólo seguridades de venta, sino que, respondiendo a las exigencias comerciales, se obtendrá mayor beneficio en su negociación.


PROMEDIO ANUAL DE LA EXPORTACION DE GRANOS
Y PROPORCION POR CADA PUERTO (En Toneladas)
AÑOS 1923 a 1927
TOTAL
EXPORTADO
10.300.000
TONELADAS
POR AÑO
SANTA FE
500.000
3.400.000
ROSARIO
700.000
SAN NICOLAS
OTROS PUERTOS
900.000
2.700.000
BUENOS AIRES
300.000
LA PLATA
1.800.000
BAHIA BLANCA

CAPITULO II

REGIMEN DE ORGANIZACION DE LA RED DE ELEVADORES

Como las ideas, métodos y experiencia de otros países constituyen una valiosa lección para nosotros, la Comisión, entendiéndolo así, ha considerado de elemental conveniencia ofrecer un breve resumen al respecto:

REGIMENES EN VARIOS PAISES

Estados Unidos. — Fué el iniciador del sistema de granel en el año 1860.

Los acopiadores locales construyeron las primeras unidades aisladas, pero las primeras redes de elevadores de campaña pertenecieron a grandes compañías que los usaban para el acopio y expedición de los granos adquiridos por ellas, hasta que los abusos que el granjero atribuyó a unos y otros, dieron nacimiento a los elevadores cooperativos. En el año 1918 éstos representaban 21 % del total.

Los elevadores terminales, o sea los ubicados en los mercados de consumo y de comercio, pertenecen generalmente a grandes compañías, molinos o comerciantes. En su mayoría funcionan con carácter privado y sólo en pequeña proporción como públicos.

Los elevadores de transbordo marítimo pertenecen en gran parte a los ferrocarriles, y son explotados como servicio público complementario al transporte, existiendo solamente dos de propiedad oficial, administrados también como públicos.

En resumen, puede decirse que el sistema completo se ha desarrollado merced a la iniciativa privada.

Dominio del Canadá. — Los primeros elevadores se construyeron en 1880, siendo de propiedad privada. En 1910 el Gobierno Provincial de Manitoba construyó, a pedido de los granjeros, una red oficial de 130 elevadores que funcionaron como servicio público, frente y en competencia a los de explotación privada.

El resultado, al cabo de dos años, fué desfavorable financieramente, y debido a ello el Gobierno los cedió en arrendamiento a cooperativas de productores.

En la provincia de Saskatchewan, en cambio, donde también todos los elevadores existentes eran privados, el Gobierno siguió un curso diferente, dictando una ley que le permitía financiar la construcción de elevadores por asociaciones de granjeros, ejemplo que fué seguido por la tercera provincia cerealista, Alberta.

Los elevadores terminales fueron construídos, en parte, por compañías particulares, ferrocarriles y el Gobierno Federal, funcionando todos en carácter de públicos, menos los llamados "hospitales" y algunos privados.

Sud Africa. — En 1918, el gobierno de este país, después de realizar una detenida investigación en Estados Unidos y Canadá, resolvió la construcción de una red de elevadores de campaña y terminales, que en la actualidad consta de 35 de los primeros y 2 de los segundos, construídos por el gobierno y administrados por el Ministerio de Ferrocarriles y Puertos.

Australia. — El gobierno provincial de Nueva Gales del Sud, encomendó a una firma norteamericana el estudio para la implantación de una red de elevadores en esa provincia, resolviéndose, finalmente, en 1916, autorizar la construcción de dos terminales en los puertos y hasta 200 en la campaña. A fines de 1927, dice un informe oficial, se había construído el terminal de Sydney y 66 de campaña, habiéndose movido a granel un tercio de la cosecha de trigo de la provincia.

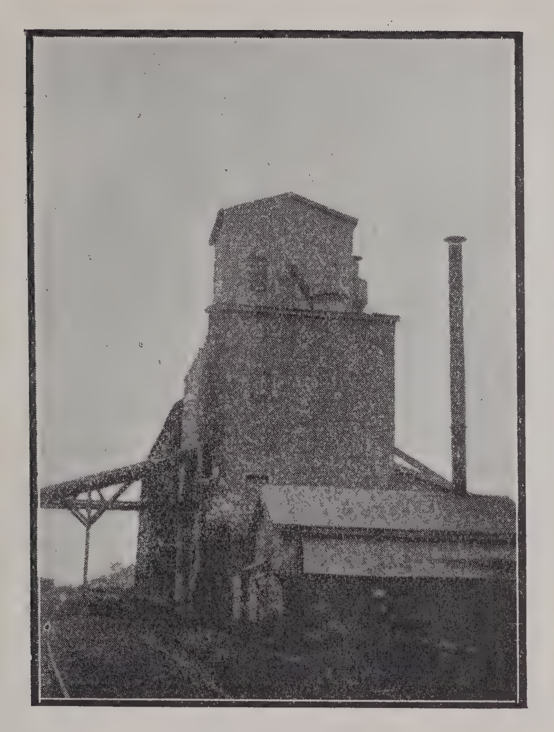
Agrega el mismo informe que por falta de fondos no se ha completado el sistema, no obstante las solicitaciones recibidas de los granjeros.

India. — Casi simultáneamente con Australia, el gobierno de la provincia de Punjab (India), estudió también el cambio del sistema de bolsa por granel y sus asesores produjeron un informe en que se aconsejaba la construcción de una red de propiedad oficial, a explotar como servicio público. Los elevadores no se han construído aun, pero nuevamente la cuestión se agita en estos momentos y la Royal Commission, formada últimamente, acaba de hacer recomendaciones al respecto, indicando que la red debe ser administrada por la Dirección de Ferrocarriles.

Rusia. — A favor de las franquicias de la Ley de 1888 se construyeron los primeros elevadores en Rusia. Los ferrocarriles comenzaron tímidamente su construcción en 1889, pero los resultados fueron tan desfavorables que obligaron a abandonarla en 1902. En 1911, el Banco del Estado construyó algunos terminales, pero dejó librado a las cooperativas todo lo relativo a los elevadores de campaña, ofreciéndoles al efecto créditos en condiciones muy favorables, aunque sin ningún éxito, pues éstas no se resolvieron a emprender la construcción. Antes de la guerra había 120 elevadores de campaña y 5 terminales. En 1923 se comenzó nuevamente a instalar elevadores de campaña, siempre con fondos del Banco del Estado, en número de 70.

En la actualidad toda la red está administrada por el Banco del Estado, proyectándose construir 300 más de campaña y 10 terminales, de los cuales 85 de campaña se comenzarían en el corriente año.

República Argentina. — En nuestro país los elevadores existentes son primordialmente de trasbordo marítimo, es decir, están esencialmente destinados a la transferencia de granos a los vapores, con fines de exportación. Su capacidad de almacenamiento no está relacionada con la magnitud de la producción. Actualmente funcionan 23 con una capacidad de 332.000 toneladas. Todos han sido construídos al amparo de la ley número 3908, cuyo texto es como sigue:



Elevador de campaña en Mugueta, F. C. R. P. B.
(visto de perfil)



Elevador de campaña en Mugueta, F. C. R. P. B. (visto de atrás)

Ley 3908 del 15 de enero de 1900

ELEVADORES DE GRANOS EN LOS PUERTOS DE LA REPUBLICA O ESTACIONES DE FERROCARRILES

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con empresas particulares la construcción y explotación de elevadores de granos en los puertos de la República o en las estaciones de ferrocarriles. El término de estos contratos no podrá exceder de cuarenta años, tratándose de elevadores que se construyen en tierras fiscales.

Art. 2º — Las empresas que se acojan a esta ley, dentro de los dos años de su promulgación, ocuparán gratuitamente, por el término de cinco años, los terrenos fiscales necesarios para las instalaciones.

Donde no huebiere terrenos de propiedad fiscal, o las empresas prefiriesen otros de propiedad particular, podrá expropiarse por cuenta de ellas los necesarios del dominio privado, a cuyo efecto se declara esta obra de utilidad pública.

Art. 3º — Las empresas que no se acojan a esta ley en el plazo fijado en el artículo anterior, y las acogidas una vez vencido el término de cinco años, abonarán a la Nación un arrendamiento anual que fijará el Poder Ejecutivo autorizado para variarlo cada cinco años.

Este precio no será menor de un peso moneda nacional, ni mayor de tres pesos por metro cuadrado al año. Las concesiones se acordarán por un término que no exceda de 40 años.

Art. 4º — Los elevadores de granos quedarán exentos del pago de impuestos locales nacionales y provinciales hasta el año 1910. Podrán introducirse, libres de derechos, las maquinarias y materiales de hierro necesarios para la instalación de los elevadores.

Art. 5º — Las obras se ejecutarán de conformidad con los planos que aprobará el Poder Ejecutivo y podrán ser inspeccionados por el Departamento de Obras Públicas.

Art. 6º — Las empresas de elevadores podrán ocupar gratuitamente el área absolutamente necesaria para el establecimiento de las vías y desvíos que hayan menester para su exclusivo servicio, cuyo desarrollo será fijado por el Poder Ejecutivo, y para cuya situación y construcción deberán sujetarse a lo que disponga la oficina de movimiento y conservación de cada puerto o ferrocarril, consultando las necesidades de mejor servicio.

Art. 7º — Las empresas concesionarias podrán expedir warrants con sujeción a la ley respectiva.

Art. 8º — Las concesiones que se otorguen no podrán ser traspasadas, en todo o en parte, sin autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 9º — Como garantía del cumplimiento de cada concesión, los concesionarios depositarán, en el acto de firmar el contrato, la cantidad de $ 25.000, la que será devuelta una vez que hubiesen ejecutado obras que excedan de esa suma, quedando después como garantía las construcciones e instalaciones hechas.

Art. 10. — Los elevadores que se construyan en terrenos particulares, en las condiciones de la presente ley, gozarán de todos los privilegios establecidos en la misma.

Art. 11. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dichos elevadores operan en forma discrecional, sin sujeción a ningún contralor del Estado y aun cuando generalmente se cree o acepta, que algunos funcionan con carácter ''público'', en realidad todos son ''privados'', porque ninguno de ellos está enteramente y sin restricciones a la disposición del público, en igualdad de condiciones, que es el requisito esencial en todas partes para así considerarlos.

El único que más se acerca al carácter de público, desde hace poco tiempo, es el del Puerto de Rosario.

Según informaciones obtenidas por la Comisión parecería que el primer elevador de campaña levantado en el país habría sido construído en la estación Rafaela el año 1893, el que nunca pudo utilizarse por razones que no han podido precisarse, y que poco después fué destruído por un incendio.

La Empresa del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico levantó en 1905 dos elevadores, en las estaciones Chacabuco y Junín, los cuales, salvo un brevísimo período, nunca funcionaron, quemándose uno y averiándose el otro.

El señor José Botto construyó en las estaciones Zavalla y Arteaga, F. C. C. A., el año 1915, dos elevadores de campaña. Dicho señor ha manifestado a la Comisión que se vió obligado a clausurar éstos por falta de facilidades terminales, en razón de hallarse los elevadores del Puerto del Rosario en manos de las grandes firmas exportadoras.

Después se han construído 26 elevadores más, según podrá verse en la planilla inserta entre páginas 192 y 193.

Todos estos elevadores operan privadamente, sin ningún género de contralor oficial, con granos adquiridos de los productores o acopiadores. Una buena parte de ellos están destinados al servicio de molinos.

RAZONES DETERMINANTES DEL REGIMEN ELEGIDO

La segunda cuestión fundamental es la relativa al régimen de explotación del sistema, más conveniente a los intereses del país.

La Comisión ha comenzado por plantear todos los regímenes posibles, detallados en el cuestionario inserto en la página 15, cuyas respuestas merecen un previo análisis.

Administración directa por el Estado. — La gran mayoría de las opiniones se ha pronunciado categóricamente en contra de la explotación directa de la red por el Gobierno, en razón de considerar a éste un administrador deficiente y oneroso.

Las respuestas de productores y cerealistas son explícitas al respecto:

> ''Nuestra Asociación es, por principio, contraria a todo monopolio del Estado, particularmente en cosas como la que nos ocupa, que requieren, para rendir todo el beneficio que de ellas se espera, el aporte de ingenio, de voluntad y de intereses personales en su administración. La intromisión del Estado con la actual capacidad y la disposición del pueblo para su contralor y estímulo, resultaría un desastre difícilmente reparable''. — *Federación Agraria Argentina.*

> ''...Pero, confiar la explotación total al Gobierno, en un país de tan intensa vida política con sus consecuencias en el número y selección de los empleados, sería muy peligroso con ese carácter de monopolio o sin el contrapeso saludable de los intereses privados.''. — *Mercado de Cereales a Término.*

La Comisión, por su parte, sin entrar a discutir la exactitud o justicia de tales asertos, piensa que la naturaleza en cierto modo industrial de las funciones a realizar, tan íntimamente ligadas a la producción y comercio agrícolas, hacen, en efecto, poco conveniente la administración directa por el Estado.

Explotación por concesionarios. — Igualmente rotundos han sido los pronunciamientos contra un régimen de explotación por concesionarios, debido a los peligros que entrañaría para el productor:

> "Es nuestra opinión que los elevadores no deben ser confiados exclusivamente, ni a la explotación particular ni a la del Estado: lo primero, porque siendo su finalidad la de proteger ampliamente a los agricultores, debe de evitarse la especulación desmedida de los capitales particulares, que anularían aquel propósito de progreso". — *Bolsa de Cereales de Buenos Aires.*

> "La intervención de concesionarios la consideramos también innecesaria, pues equivaldría agregar a la ya complicada maquinaria de la negociación de nuestros productos, un resorte completamente superfluo y posiblemente hasta perjudicial ya que sus propios intereses — pese a cualquier contralor — primarían sobre los demás, eliminarían toda competencia e imposibilitarían hasta la formación posible de elevadores cooperativos". — *Bunge & Born Ltda.*

La Comisión considera que en teoría, tal régimen podría tal vez contados por las entidades arriba citadas, el costo mismo del servicio encarecería, puesto que además de los intereses sobre el capital y gastos de funcionamiento, tendría que preverse un apreciable margen de ganancia para el concesionario, y que además el contralor del Gobierno, necesariamente oneroso, no podría impedir en absoluto operaciones especulativas de diverso orden, siempre posibles en tales casos. En consecuencia, estima inconveniente un régimen de tal naturaleza.

Explotación privada. — Una cierta proporción de los opinantes se inclina a dejar librada la construcción de la red a la iniciativa privada, en algunos casos mediante la ayuda del Estado bajo formas no explicadas o vagamente enunciadas:

> "Librado, en cambio, este comercio a la acción privada, la competencia que de la misma se deriva, será la mejor defensa de nuestra producción, máxime si una legislación análoga a las que ya rigen en Norte América y Canadá, ejerciera sobre los elevadores un contralor oficial sobre tarifas, inspección de balanzas y demás resortes de su funcionamiento interno que para la seguridad de los depositantes se considerase necesario". — *Bunge y Born Ltda".*

> "Debe dejarse amplia libertad para la construcción de estos elevadores de granos, reservándose el Gobierno el contralor de su funcionamiento; fijar las tarifas máximas que estos elevadores podrán cobrar y estableciendo en forma precisa que los cereales deberán ser recibidos en los elevadores por riguroso orden de turno, de acuerdo a su llegada". — *Sociedad Rural de Rosario.*

La Comisión considera que en teoría, tal régimen podría tal vez considerarse aceptable, pero encuentra que en la práctica ha fracasado en el país en lo que a elevadores de campaña respecta, pues 28 años de vigencia de la Ley Nº 3908 por medio de la cual el Estado acuerda aquellas franquicias que el legislador creyó suficiente despertar el interés y la iniciativa privados, ha tenido por único resultado la construcción de 332.000 toneladas de capacidad terminal y sólo 28 elevadores de campaña, con una capacidad de 97.000 toneladas en total, o lo que significa, como lo dice la Bolsa de Cereales de Buenos Aires "la explotación libre, a base del régimen de la Ley 3908, ya hemos podido experimentar que es absolutamente ineficaz".

Es verdad que el poco éxito de la Ley 3908, en cuanto a elevadores de campaña se refiere, se atribuye por algunos — entre otros la Comisión Asesora de 1919, — a defectos de la ley misma o a la ausencia de un decreto reglamentario:

> "En conclusión, — dice la citada Comisión, — si bien, como lo manifiesta anteriormente, la ley en vigencia en parte no ha dado resultado, esta deficiencia no es imputable a la ley, sino a la falta de una reglamentación que la interprete y fije claramente su alcance y el criterio uniforme para su aplicación. Esta circunstancia es muy probablemente lo que ha retraído la inversión de capitales en la explotación de elevadores de granos, y no hay duda que al amparo de ella una parte considerable de los que se han invertido no se han ajustado a los términos y propósitos de la ley. Cree, entonces, la Comisión, que si se aprueba el adjunto proyecto de reglamentación, la ley ha de ser eficaz en lo sucesivo. En consecuencia, la única modificación que propone en ella, es una prórroga del término de su vigencia, extendiendo hasta el año 1930, todos los derechos que acuerdan a las empresas que quieran establecer elevadores de granos, las leyes 3908 y complementarias".

Sin embargo parecen ser otras las verdaderas causas del fracaso.

Para explicar la ineficacia de la ley debe tenerse en cuenta que el número de elevadores de campaña a construir llegaría a 1.000 en todo el país, con un costo aproximado de pesos 100.000.000 m/n; que la economía del sistema reside en su generalización; que las unidades aisladas difícilmente podrían desenvolverse; que el costo por unidad encarece extraordinariamente cuando se debe contratar una por una; que la multiplicación de unidades alrededor de una estación traería como resultado el exceso de capacidad, como ocurre en Estados Unidos y Canadá, con el recargo consiguiente en el costo de funcionamiento, debido al menor coeficiente de giro de los elevadores y multiplicidad de personal.

En efecto, hay en esos países mayor número de elevadores del necesario, con el resultado de que la disminución proporcional de operaciones encarece el costo del servicio. Las razones determinantes de tal estado de cosas son varias. En muchos casos el exceso fué puramente casual, como por ejemplo, cuando existiendo 3 elevadres en una estación que representaban un quinto de los granos producidos, se construyó una nueva línea ferroviaria en el distrito o una estación próxima a ese punto, disminuyendo, en consecuencia, la zona tributaria a la antigua estación y restándole una mitad o un tercio del tráfico. En consecuencia uno o dos de los elevadores existentes resultan de más o los tres llevan una existencia precaria. El incremento de otros cultivos o cambios de orientación de la agricultura local, ocasiona análogo inconveniente. Otras veces el número de elevadores de un lugar era apropiado, pero todos pertenecían a empresas comerciales. Los chacareros, descontentos de su tratamiento, resolvían construir uno cooperativo, con el resultado de que la capacidad total aumentaba y el volumen de granos por unidad disminuía proporcionalmente.

Entre nosotros la falta de interés demostrada por los productores, acopiadores, exportadores y demás intermediarios ligados al comercio cerealista del país, no podría ser fácilmente vencida por virtud de una ley, y si lo fuera, lo sería en forma contraria a los intereses del agricultor.

En efecto, ninguno de los tropiezos apuntados es el principal inconveniente que la Comisión ve a un régimen como el discutido, sino que virtualmente entregaría a los intermediarios, acopiadores y cerealistas, el instrumento de almacenamiento y expedición de los granos.

A este respecto, la Comisión ha tenido muy en cuenta la dolorosa historia de las luchas entre los granjeros y acopiadores y cerealistas de Estados Unidos y Canadá, ocurridas hace 20 años y no desearía verlas reproducirse entre nosotros. No cree, pues, fuera de lugar transcribir el relato sucinto de esas luchas, hecho por autoridades en la materia.

M. R. Oscar N. Refsell presentaba así en el "Journal of Political Economy", noviembre de 1914, un cuadro de la situación en Estados Unidos a fines del siglo pasado y comienzos del presente:

> Treinta años atrás el grano del país se mercadeaba por acopiadores independientes que poseían elevadores en casi todas las estaciones y acopiadores ambulantes "a pala" que no contaban con aquel mecanismo, pero que compraban el trigo por carradas y lo despachaban a los mercados primarios cargando directamente al vagón.
>
> Los acopiadores locales tropezaban con las dificultades inherentes a todo comercio, — malos pesos en destino, falta de vagones, falta de atención a sus reclamos ante los ferrocarriles por mermas en tránsito, etc.
>
> "Aun cuando en muchos casos existía competencia entre ellos, estos problemas eran de orden general y los comerciantes acabaron por comprender que les convenía defenderse en común. Crearon, pues, organizaciones especiales que proveyeran contraloreadores de pesos, agentes de reclamos ante los ferrocarriles e inspectores que vigilan las diferentes fases del proceso. Fueron lo que se llamó "Grain Dealers Associations", (Asociación de Acopiadores de Granos)".
>
> Como el éxito en tal sentido fuera grande, los comerciantes extendieron los efectos de la organización, aplicándolas en contra de los ambulantes que les quitaban negocios. A ese efecto, las asociaciones declararon "irregulares" a los ambulantes y amenazaron de boycot a los consignatarios que aceptaran remesas de ellos. Los consignatarios, asustados, acataron esa orden.
>
> A raíz de esto los comerciantes procuraron suavizar los efectos de la competencia entre ellos, tratando de uniformar los márgenes (diferencia entre el precio del mercado primario y el local).
>
> Allá por el año 1890, sin embargo, los acopiadores independientes vieron aparecer un competidor formidable en las "compañías de cadena".
>
> Estas compañías eran organizaciones de capitalistas que disponían de dinero abundante, influencia en los ferrocarriles, poseían elevadores terminales y vendían directamente en las Bolsas, ahorrando de ese modo la comisión de 1 % al consignatario, que ellos estaban obligados a pagar.
>
> Los métodos de estas compañías fueron sin duda censurables. Antes de ubicar un elevador en un punto dado, proponían la compra del elevador independiente por una suma dada. Si la oferta era rehusada, se le prevenía de que se construiría otro elevador y se le crearía una situación insostenible, usando todos los recursos imaginables para dominar los mercados e imponer precios.
>
> El principal instrumento de prepotencia fué el elevador terminal de los mercados primarios donde se concentran todos los granos de los distritos cerealistas.
>
> En 1887 uno de los más grandes cerealistas del país, poseedor de terminales, pero que no tenía elevadores, concibió la idea de dominar el mercado de almacenamiento de manera que nadie pudiera comerciar sin pagar tributo a su firma. En 1892, prácticamente no había en Chicago un solo terminal abierto al público.
>
> Los elevadores terminales públicos se entendían autorizados por el Gobierno como depósitos, con el objeto de servir al público, y en tal concepto el caso se llevó a la justicia en 1896. El Juez Tiley prohibió que el propietario de un elevador público fuera a la vez comerciante en granos, porque, dijo, "mediante esta práctica de comprar y vender por medio de su propio elevador, la igualdad entre ellos y el público a que se supone sirven, queda destruída y por la ventaja de su posición se hallan en situación de anular — y casi la tienen ya anulada — toda competencia en el más grande mercado de granos del mundo.

Como se sabe, los granos se reciben y depositan en conjunto en los terminales, separados por grado. Es decir, que si el elevador recibe 1.000 toneladas de un grano que al entrar se clasifica como grado 2, debe devolver igual cantidad de igual grado. Ahora bien, al recibir el grano, los terminales aplicaban las clasificaciones entonces vigentes con tal estrictez que era muy común que las categorías se rebajaran un grado en contra del cliente, pero, al salir sucedía lo contrario; la tolerancia era extrema, no siendo raro que se ganara otro grado más en favor del terminal.

Esta situación fué investigada por la Bankers Association de North Dakota que preparó el siguiente cuadro que explica mejor que nada el estado del asunto:

GRADO	Cantidades por grado al recibirse — (Bushels)	Cantidades por grado al despacharse — (Bushels)
Norte Nº 1	100.000.000	196.000.000
» » 2	141.000.000	468.000.000
» » 3	272.000.000	213.000.000
» » 4	201.000.000	ninguno
Sin grado	116.000.000	»
Rechazados	60.000.000	»
Saldo	—	13.000.000
Total	890.000.000	890.000.000

No se trata de cifras oficiales. Podrá haber diferencias, dice Mr. Refseil, pero lo reproduzco porque ha sido citado en muchos documentos oficiales, entre ellos un despacho de la Comisión de Agricultura (1) que arribaba a las siguientes conclusiones:

"El hecho de que la inspección y clasificación de granos en los terminales está subordinada y dominada por las grandes empresas de elevadores, no admite duda.

"Que los terminales compran grano generalmente a un precio menor del real, lo mezclan con otro inferior y lo venden a un precio superior del primitivo, ganando, por lo tanto, dos grados, tampoco.

"Como resultado, los acopiadores independientes de los elevadores locales, no se animan a confiar en su propio criterio en cuanto a grados, porque no tienen confianza en la clasificación que reciben en los terminales el día en que disponen de su grano. Por experiencia propia saben, sin embargo, que en definitiva recibirán un grado menos del que corresponda, y en la duda la resuelven contra el productor.

"Dichas compañías no sólo se hallan en situación de fijar precio (margen) en aquellos puntos donde poseen cadenas de elevadores locales propios, sino que hasta de establecer anticipadamente los grados a dar".

Este informe de la Interstate Commerce Commission fué publicado por el Senado de los Estados Unidos como documento Nº 278, del 59 Congress 2nd. Session.

Las compañías de referencia eran entonces tan poderosas que alguna, según declaración de uno de sus directores — la Peavy Cº — tenía 600 elevadores locales propios.

Finalmente las compañías dominaron en absoluto a los acopiadores independientes y sus asociaciones. Cuando alguno se resistía lo hacían declarar "irregular" lo que significaba para él su muerte comercial".

Todos estos métodos y procedimientos, dice Mr. Refseill, están perfectamente explicados en el fallo "State v. Omaha Elevator Cº, año 1905".

Los precios, es decir, los márgenes se arreglaban por convenio. Por ejemplo, se resolvía "el trigo se pagará 12 centavos menos del precio de Minneapolis", "el porcentaje a deducir por impureza deberá ser por lo menos una libra por bushel" y así por el estilo. Las partes se comprometían a no pagar más del precio indicado y para los casos de falta de cumplimiento se establecieron multas a razón de dos y medio centavos por bushel.

En el Canadá, como lo hace notar Mr. Moorhouse en su libro "Deep Furrows" el trigo se vendía a tanto por tal tipo, cuanto por tal otro, de acuerdo a las fluctuaciones del mercado, pero el chacarero sabía poco o nada de lo que pasaba en las Bolsas de las grandes ciudades, no poseía medios de conocer las complicaciones del negocio de granos y muchos ni siquiera sabían lo que era una Bolsa: todo lo que el chacarero sabía era que había ciertos tipos de granos y que él recibía tanto por cada uno.

Merced a esa ignorancia del chacarero se reprodujeron allí los mismos abusos de Estados Unidos; las compañías dominaron el país e impusieron sus condiciones.

Cuando el agricultor despertó, reclamó ante el Gobierno legislación defensiva, concretando sus quejas del siguiente modo:

> "1º Que se veían sujetos a injustos y excesivos descuentos por concepto de impurezas.
>
> "2º Que los pesos de los elevadores eran por lo menos dudosos.
>
> "3º Que los dueños de elevador, gozaban de una especie de monopolio para la compra de granos, debido a la falta de permisos para construir otros depósitos en las estaciones".

Esto dió motivo a la designación de la primer Royal Commission en 1899.

En mayo de 1900 la Comisión presentó su informe. Opinaba que mientras el chacarero se viera imposibilitado de llevar directamente al mercado primario sus granos, no habría remedio contra los posibles abusos del elevador. A este fin aconsejó que se obligara a los ferrocarriles a proveer vagones al chacarero y que se construyeran plataformas para la carga directa del carro al vagón.

La Comisión, en otras direcciones, fué aún más lejos: aconsejó que se obligara a los elevadores a garantir los granos y pesos de los granos recibidos y a este fin propuso un tipo uniforme de recibos.

El Gobierno aceptó estas indicaciones y dictó la primera ley en la materia que se llamó Manitoba Grain Act.

Esta ley contenía una clasificación de granos, legislaba sobre provisión de vagones y hacía obligatoria la construcción de plataformas cargadoras. Era una ley tosca e incompleta. Sin embargo, "un suspiro de satisfacción se escapó del pecho del agricultor que ya empezaba a desesperar en las condiciones existentes — dice Moorhouse — porque consideró desde un principio esa ley como una especie de Carta Magna de sus libertades".

Por todas las razones y antecedentes expuestos anteriormente, la Comisión, entendiendo salvaguardar los intereses del productor, se pronuncia decididamente en contra de este régimen, sin que ello importe hacer cargo alguno contra el comercio cerealista del país.

Administración por cooperativas. — Asociaciones de productores han creído encontrar la solución del problema en el elevador cooperativo, ya sea éste construído por el Gobierno y entregado a las cooperativas, o por éstas con el auxilio del Gobierno.

La Comisión después de considerar debidamente esta solución, la juzga impracticable para el estado actual de nuestra población agraria. Es posible que un conocimiento imperfecto de lo que ha ocurrido en el Dominio del Canadá en el último lustro, induzca a muchos a considerar factible la entrega de los elevadores de campaña a las cooperativas agrícolas locales, pero, ese ejemplo no es aplicable a la República Argentina, en las presentes circunstancias.

La estructura de la gran organización cooperativa creada en la Provincia de Alberta (Canadá) en 1923, con la denominación de "Canadian Co-operative Wheat Producers Limited'', mejor conocida en el mundo entero con el nombre de ''Wheat Pool of Western Canada'', después que amplió su acción a las provincias de Saskatchewan y Manitoba, tuvo desde su origen como principal objeto crear un organismo central para la venta de los productos de sus asociados y como propósitos subsidiarios reducir los gastos de manipulación, transacciones inútiles, crear nuevos mercados, desenvolver nuevos usos de los cereales y obtener para los productores el máximum de los beneficios.

Esta maravillosa institución que ha llegado a congregar alrededor de 75 % de los productores de cereales en las tres provincias occidentales del Canadá, no es, como podría creerse, el resultado de una acentuada tendencia a la cooperación, sino fruto de la experiencia accidental, proporcionada por la gran guerra europea. Poco después de producirse el conflicto de 1914, fué necesario que el Gobierno del Canadá estableciese un sistema de contralor para la venta de los granos que habían de destinarse por completo a las necesidades de los países aliados, creando a ese fin un directorio facultado con poderes de monopolio para adquirir de los productores y vender en el exterior toda la cosecha de trigo. Tan satisfactorios fueron los precios obtenidos y tan económica la organización de venta, que formó entre los productores un espíritu favorable al mantenimiento de esta institución con carácter permanente, aun después de terminada la guerra, lo que no pudo obtenerse a pesar de la constante presión ejercida sobre el Gobierno Federal para que crease nuevamente un Directorio Central de Ventas, como el que había existido durante la guerra. Ello no obstante, la necesidad evidente de la función creó el órgano y en octubre de 1923, gracias a la influencia de Mr. H. W. Wood, Presidente de la ''United Farmers of Alberta'', se originó el primer ''Wheat Pool'' al cual se adhirieron productores que representaban el 46 % del trigo sembrado en dicha provincia. Al año siguiente se organizaron iguales cooperativas en Saskatchewan y Manitoba, las cuales unieron sus fuerzas a la anterior y establecieron una oficina común de ventas que opera dentro y fuera del Dominio con el nombre ya mencionado de ''Canadian Cooperative Wheat Producers Limited''.

El mecanismo legal de los ''Wheat Pool'' es muy sencillo. Los miembros deben ser productores de trigo que se obligan al incorporarse, mediante un contrato de cinco años, a entregar todo el trigo que producen directa o indirectamente, a su respectiva organización. Abonan dos pesos oro "para costear los gastos de organización, vigilancia de los servicios, enseñanza agrícola y otras actividadas propias de la Asociación", y un peso oro como importe de una acción del capital social. El contrato forma la base jurídica del organismo y en su virtud pueden ser legalmente compelidos los socios que hayan realizado operaciones privadas con sus productos.

La organización central de ventas ha establecido sus agencias en todos los países productores y consumidores de cereales y puede afirmarse

que no hay actualmente en el mundo una entidad económica semejante que la iguale en fuerza y eficiencia, proporcionando al mismo tiempo a sus asociados la más saludable experiencia de las ventajas que ofrece el cooperativismo.

Mr. Herbert Greenfield, delegado del Canadá a la Conferencia Internacional del Trigo, celebrada en Roma en 1927, y uno de los más notables propagandistas de los "Wheat Pool", en una conferencia dada en Londres en abril último, ha expresado un concepto sintético de la obra realizada con estas palabras:

> "Estos organismos son la culminación de un esfuerzo de muchos años para encontrar un método ordenado de vender en forma cooperativa. No estuvo en nuestros propósitos la idea de llevar los precios a un nivel injusto, sino obtener un razonable margen de utilidad sobre el costo de producción y más que todo, regular la salida de los cereales, evitando la afluencia de mayor porción de ellos a los mercados inmediatamente después de la cosecha, cuya venta forzosa causa una depresión en los precios. Los "pools" han encontrado la forma de vender durante el año entero y no sólo estabilizan y mantienen los precios para sus asociados, sino también para los demás productores del Canadá y del mundo entero".

Con estos antecedentes puede apreciarse cuán difícil sería en la República Argentina realizar un esfuerzo semejante, que requiere una experiencia favorable previa para llevar al espíritu casi siempre prevenido de los agricultores el convencimiento de sus positivas ventajas.

El éxito de las referidas organizaciones canadienses radica, pues, esencialmente, en su exacto conocimiento de los métodos y factores comerciales y leyes que rigen la formación de mercados y precios, más que en la mera posesión del instrumento físico de mover los granos.

En 1910, cuando los granjeros canadienses no disponían de elevadores propios, ejercían, sin embargo, una saludable influencia sobre el dessarrollo del comercio, y en 1920 cuando sólo poseían un 16 % de los elevadores, su contralor se hacía sentir en forma tal, por la unidad de su acción, que ellos mismos consideraban dominar el mercado.

La Comisión no cree conveniente ni práctico que en nuestro país el manejo de elevadores sea entregado a las cooperativas agrícolas locales o que éstas puedan construirlos mediante préstamos del Banco Hipotecario Nacional, idea lanzada por algunos órganos y acogida por el Congreso de las Cooperativas celebrado en el Rosario el día 20 de mayo último.

Es muy fácil demostrar las dificultades a que daría lugar la intromisión de entidades independientes en el manejo de una red completa de elevadores de campaña y terminales, tal como la que propone la Comisión. Desde luego, las cooperativas no podrían constituirse en meros agentes de la organización central, pues esa sería, en realidad, la única función que podría encomendárseles, si se quiere mantener la unidad de los servicios y la garantía de los certificados expedidos. Por otra parte, siendo el elevador público y teniendo todos los productores acceso al mismo en igualdad de condiciones, ninguna ventaja redundaría de que él fuese manejado por una cooperativa local y acaso ello diese lugar a quejas, difíciles de desestimar, por parte de los productores no asociados.

La Comisión no es de ningún modo contraria a la existencia de elevadores cooperativos, pero considera que lo esencial para la economía de la producción agrícola es que el movimiento de granos a granel por medio de elevadores revista el carácter de *servicio público,* es decir, que sea accesible a todos los habitantes del país por igual. ¿Cuál sería la situación,

en efecto, del agricultor no asociado? ¿Cuál la del acopiador? ¿Sería por otra parte justo y equitativo que el Estado construyera elevadores para uso únicamente de determinados grupos o categorías de individuos?

No debe olvidarse tampoco que después de un cuarto de siglo de propaganda cooperativista, sólo contamos con 92 asociaciones rurales, que, en realidad, son en buena parte únicamente de consumos.

Entrando ahora a la faz económica del asunto, la Comisión opina que no es indispensable que las asociaciones cooperativas construyan y administren sus propios elevadores; que nada impide su formación y funcionamiento independientemente del elevador, utilizando, eso sí, el de carácter público que estaría a disposición de ellas como de todos los demás productores de la región. Las cooperativas no necesitan ser dueñas de elevadores. Al contrario, una de las causas del fracaso de las cooperativas agrícolas, observadas en Estados Unidos, reside en la substracción de capital activo perteneciente al agricultor absorbido en la construcción de elevadores y en las dificultades del manejo del mismo, pesada carga que, en tal caso, se quitaría de los hombros del productor, dejándolo además libre para dedicar toda su atención a la venta cooperativa de sus granos depositados en el elevador local o su expedición, "warranteo" y venta en los grandes mercados terminales, que sería precisamente el gran campo de acción de las cooperativas y donde prestarían verdaderos servicios.

Por las razones expuestas, la Comisión se pronuncia en contra de la construcción de elevadores por cuenta del Estado y bajo administración de cooperativas, porque ello no resolvería el problema fundamental de nuestra agricultura.

Administración por una entidad autónoma oficial. — Las opiniones se presentan bastante divididas en cuanto a la conveniencia de la construcción y explotación del sistema por una entidad autónoma, en cierto modo semejante a la de Obras Sanitarias de la Nación:

> "El régimen de construcción y explotación más recomendable, a juicio de esta empresa, sería el señalado en el inciso B, punto 1º, del cuestionario (entidad autónoma semejante a Obras Sanitarias de la Nación), siempre que la entidad que se constituyera fuera de carácter mixto, es decir, que en su composición entrara el Superior Gobierno Nacional, pero proveniendo la entidad de una ley del Congreso debería cuidarse que la legislación respectiva no le diera carácter de monopolio, sino que admitiera que otras entidades o firmas particulares exportadoras pudieran establecer sus propios elevadores para la manipulación de sus propios cereales". — *Ferrocarril Central Argentino.*

> "El Gobierno Nacional debe reservarse la construcción y explotación, con una Comisión de varios miembros pertenecientes a entidades rurales y bancarias". — *Centro Propietarios de Córdoba.*

> "El régimen de las Obras Sanitarias de la Nación sería a nuestro juicio el que mejor resultado daría, siempre que en la constitución de su directorio interviniesen delegados del Poder Ejecutivo y miembros de las Bolsas de Comercio, que podrían ser los Presidentes de las Cámaras Gremiales. Cualesquiera de las otras formas nos parecen objetables".— *Cordiviola, Questa y Cía. Ltda.*

> "Estando la explotación a cargo de cualquier entidad autónoma, el desarrollo de sus funciones está sujeto a las mismas contingencias y ofrece los mismos inconvenientes que mencionamos más arriba". — *Bunge & Born Ltda.*

> "A juicio de esta Empresa, el sistema general de elevadores — locales y terminales — debiera considerarse como un servicio público, reservándose el Gobierno la construcción y explotación con carácter de

monopolio, sin perjuicio de atribuir su funcionamiento a entidades particulares de evidente seriedad, desvinculadas del comercio de exportación de cereales y lino, con o sin aporte de capital, o a un Directorio similar al de las Obras Sanitarias de la Nación, designado con prescindencia de intereses políticos, y con las atribuciones y deberes del "Board of Grain Commissioners" del Canadá".—*Ferrocarril del Sud y Pacífico.*

La Comisión, sin embargo, después de pesar debidamente todas las valiosas opiniones recibidas y meditar sobre las ventajas e inconvenientes de cada uno de los otros posibles regímenes, ha llegado a la conclusión de que el sistema debe pertenecer al Estado, como en Australia y Sud Africa, cuyos gobiernos, después de estudiar en el Canadá y en los Estados Unidos de América el régimen de elevadores de granos, han resuelto su adopción, construyéndolos con recursos del Estado y dándoles el carácter de instalaciones de uso público.

Para llevar a la práctica un plan de tal naturaleza, la Comisión considera que el organismo satisfactorio para los intereses de la agricultura y la economía del país en general, sería la constitución de una entidad autónoma que ofreciera todas las ventajas de los diversos sistemas estudiados y ninguno de sus inconvenientes. En una palabra, un régimen mixto que consulte las conveniencias generales y las de cada una de las partes constitutivas de la producción y comercio de granos, y se funda para ello en razones de diverso orden.

Un examen somero del aspecto legal del asunto, no examinado en iniciativas anteriores, lleva a conclusiones que hacen exigible del punto de vista constitucional, la creación de un organismo completo, en el cual cada uno de los elementos forme parte integrante del conjunto.

La Constitución Nacional en su Art. 67, Inc. 12, confiere al H. Congreso la facultad de reglar el comercio marítimo y terrestre con las naciones extranjeras y de las provincias entre sí. Se ha creado así un régimen uniforme para todo aquello que atañe al comercio internacional e interprovincial. En virtud de este precepto, el H. Congreso ha sancionado las leyes que rigen el transporte realizado por los ferrocarriles nacionales; y no se discute en la doctrina ni en la jurisprudencia que esta prerrogativa constituye uno de los estímulos más poderosos de la unidad nacional.

El simple establecimiento de elevadores por el Gobierno Nacional o mediante concesionarios, en virtud de una ley del H. Congreso, no podría llevarse a cabo dentro del territorio de las provincias, sin someter a la jurisdicción respectiva de las mismas, todo lo relativo a su construcción y funcionamiento. Muy distinto será el carácter legal de los elevadores si la ley, autorizando la implantación de ellos en todo el territorio nacional, dispone expresa o tácitamente que se trata de una red o sistema completo destinado a servir el comercio interprovincial o con las naciones extranjeras. En virtud del precepto constitucional recordado, la legislación sería privativa del H. Congreso y los elevadores de granos, parte de un nuevo instrumento del comercio interior o exterior, quedarían de hecho sometidos en forma exclusiva a las autoridades federales.

Si se tiene presente que el elevador de granos no es, por su naturaleza propia, un instrumento del comercio interprovincial, puesto que puede utilizarse exclusivamente como auxiliar de la industria harinera, y que el contrato de depósito está regido por las leyes comunes, se apreciará con más evidencia la necesidad de dar a la nueva organización un carácter bien definido en cuanto al régimen jurídico en que debe reposar.

A este efecto se adopta en la base primera del proyecto la expresión "sistema de elevadores de granos", con lo cual la Comisión ha entendido crear un organismo jurídicamente nacional, sometido a la jurisdicción federal y substraído por completo a toda ingerencia de las provincias.

Acaso podría argüirse en contrario que en los Estados Unidos de América la legislación sobre elevadores de granos es estadual, no obstante existir un precepto constitucional idéntico al nuestro, pero de ello no se sigue que tal género de leyes sean del resorte de las provincias. Se trata, en efecto, de atribuciones concurrentes de la Nación y de las provincias, en cuyo ejercicio no puede haber conflicto, puesto que el H. Congreso regla lo relativo al comercio terrestre y marítimo con las naciones extranjeras y de las provincias entre sí, mientras que estas últimas pueden establecer leyes reguladoras de su comercio local.

Si se suscitase conflicto sobre la extensión de leyes locales que afecten el comercio interprovincial, lo dirimirá la Suprema Corte Nacional, de acuerdo con las normas que han informado su jurisprudencia, como lo hizo en los casos que registran el Tomo 68, página 234; Tomo 105, página 107; y Tomo 125, página 343.

Por otra parte, es indudable que los elevadores de granos no pueden prestar todos los beneficios esperados, si no están combinados sus servicios de manera que sus múltiples funciones puedan realizarse sin solución de continuidad. El elevador de campaña, destinado a recibir el cereal directamente del productor, debe, en primer término, otorgar un recibo provisional con todas las garantías requeridas, a fin de permitir su transferencia o garantir la obtención de un crédito, y estar, además, habilitado para encargarse de gestionar el transporte del mismo cereal hasta el elevador terminal, así como de todas las operaciones tendientes a dar al producto el peso y la clasificación exactos, sobre cuya base se dará el certificado definitivo, llamado a instrumentar comercialmente el valor del producto y facilitar las transacciones.

El hecho de que un régimen inarticulado de elevadores de granos no se aviene con la organización agrícola del país, lo demuestra la existencia de elevadores de campaña en la provincia de Santa Fe, que han permanecido clausurados porque ha sido imposible combinar sus servicios con elevadores terminales en el puerto de Rosario.

No se oculta al criterio de la Comisión la desventajosa situación del Estado, aquí y en todas partes del mundo, frente o en comparación con la acción privada, ni los peligros que entrañaría la posible intromisión de la política en una organización de la naturaleza que nos ocupa y, es por ello, que al crear la entidad que haya de administrar el sistema de elevadores y, en cierto modo, presidir el comercio de granos, entrega virtualmente a las partes interesadas el manejo de la institución, combinando así, felizmente, el aporte inapreciable y la garantía insuperable de la Nación con la actividad, celo e inteligencia privada.

COMPOSICION DEL ORGANISMO IDEADO

El sistema completo de elevadores, su construcción y administración, así como también la reglamentación de los tipos y grados para la clasificación de granos y su adjudicación, estarían a cargo del "Departamento Nacional de Graneros Públicos", repartición autónoma.

La autoridad estaría ejercida por un Directorio compuesto de un Presidente y cinco vocales.

El proyecto confiere al Poder Ejecutivo la función de designar los directores del Consejo Nacional de Graneros Públicos, de suyo ardua, porque requiere poner de lado toda otra consideración que no sea la del verdadero interés público, al elegir las personas a las cuales va a confiarse este delicadísimo cometido. Es cierto que sólo el Presidente del Consejo puede ser designado por mero arbitrio, pero, de cualquier modo, la elección de los demás directores será siempre una tarea selectiva, de cuidadoso análisis.

Al establecer que los vocales del Consejo deberán ser elegidos de entre las ternas presentadas por las organizaciones o entidades que se indican en la cláusula tercera, la Comisión ha entendido interpretar un sentimiento predominante, casi uniforme, expresado en las numerosas respuestas dadas al cuestionario pasado por ella a cuantos están directa o indirectamente vinculados a la producción o comercio de cereales. Hay un justo temor de que estando exclusivamente a cargo del Estado la organización y funcionamiento de los elevadores, sus desiciones podrían ser influenciadas por los intereses políticos que aprisionan la acción de los gobernantes mejor inspirados, y para evitarlo, no existe sino un medio adecuado, cual es el de asociar al poder público, la cooperación de los factores concurrentes en el propósito buscado. Cabe expresar, en esta oportunidad, que la Comisión no propone un cercenamiento de la facultad constitucional conferida al P. E. de nombrar o remover los empleados públicos, pero sí, que éste haga un llamado espontáneo a quienes por la naturaleza especial del asunto están en mejores condiciones de prestar una colaboración acertada y compartir, al mismo tiempo, la responsabilidad de una obra, cuyo resultado favorable interesa al progreso del país.

La representación doble de los agricultores en el Consejo tendrá, a juicio de la Comisión, una importancia singular en el futuro, porque ha de contribuir a crear la solidaridad de los intereses comunes entre los productores de la tierra hasta hoy inermes y disociados, frente a la organizada y cautelosa armonía con que proceden los intermediarios. La presencia de un representante de los bancos que acuerden préstamos agrícolas, será de positiva y recíproca utilidad, porque permitirá establecer una especie de consorcio entre la producción y el crédito. Los ferrocarriles de jurisdicción nacional, a los cuales se acuerda una representación, constituyen el instrumento primordial del mecanismo circulatorio de los productos, y su ingerencia está impuesta por la inmediata conexión de los elevadores con el transporte, a punto tal que no se concibe la existencia de unos sin los otros. Por último, también se aconseja incorporar al Directorio un representante de los cerealistas, en cuyo vocablo entiende la Comisión agrupar a los comerciantes en cereales, cualquiera que sea su capacidad económica, en la inteligencia de que el nuevo organismo no será tan sólo un poderoso auxiliar de los productores, sino también, y en gran manera, un medio para perfeccionar las prácticas mercantiles sobre cereales.

Con el concurso de hombres experimentados en las diversas etapas del proceso mediante el cual se crea y transforma la riqueza agrícola nacional, el funcionamiento de los elevadores resultará menos complejo y más económico de lo que puede imaginarse. Jamás se insistirá lo bastante para señalar el daño que puede irrogarse al nuevo organismo si en lugar de darle una caracterización industrial e imponerle un régimen de severa economía, se le considera, en cambio, como dependencia admi-

nistrativa del Estado, permitiendo anidar en ella las conocidas prácticas burocráticas. A evitar este peligro tiende la presencia en el Consejo, de Directores que representen no sólo a los factores concurrentes en la producción y venta de los cereales, sino también una garantía de aptitud para realizar las tareas de instalación y funcionamiento con el menor gasto posible.

La comisión se siente al abrigo de todo temor al recomendar esta nueva forma para el contralor de los elevadores de granos, porque espera obtener mediante ella el concurso avisor y experimentado de las organizaciones privadas por intermedio de sus hombres representativos. La innovación podrá, acaso, ofrecer algunas dificultades en la práctica, particularmente para conseguir el agrupamiento de los intereses que se propone asociar a fin de elegir las ternas de representantes, pero, es indudable que ellas serán obviadas por el buen sentido y la prudencia de los llamados a resolver las divergencias. Una solución que encierra tan positivas ventajas no puede desecharse por la presencia de tropiezos temporarios, máxime cuando de ella se espera los mejores frutos.

Así, pues, alrededor de la mesa directiva tomarán asiento, en primer término, los hombres que roturan la tierra, echan la simiente y levantan el grano, el chacarero, el agricultor, primer eslabón de la cadena agrícola; luego los intermediarios entre el productor y el consumidor, — acopiadores, cerealistas, molineros y exportadores —, adquirentes de los granos que moverían los elevadores; después, las empresas transportadoras, en cuyos terrenos y sobre cuyos desvíos se ubicarán los elevadores de campaña, dueñas a la vez de una buena proporción de la capacidad terminal e interesadas en el más rápido movimiento del tren rodante del que tan fundamentalmente depende el negocio agrícola; por último, como el eje sobre el cual girará la trascedental evolución comercial llamada a operarse por acción del elevador, mediante la difusión del warrant que bajo el nuevo régimen alcanzará límites insospechados en la actualidad, tendrán su asiento los tomadores, o sea, los bancos, custodiando la garantía de los préstamos por ellos acordados, y finalmente el Estado, como exponente supremo del interés público, presidirá y ejercerá una saludable influencia sobre la marcha del organismo completo. Se logrará así combinar y armonizar felizmente un conjunto de fuerzas económicas que trabajarán eficazmente por la prosperidad y engrandecimiento de la Nación.

Para la designación de vocales se prevé la presentación al P. E. de ternas por las entidades representativas de los intereses citados. La Comisión entiende que su confección no ofrecería mayores dificultades, como en la práctica no las ha ofrecido la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias y otras instituciones análogas. El P. E. reglamentaría la elección y el Ministerio de Justicia vigilaría la corrección del acto.

El término del mandato de los directores ha sido fijado en seis años, teniendo en cuenta la necesidad imperiosa de establidad y continuidad de los servicios de las personas llamadas a desempeñar tales cargos, cuya experiencia se perdería si hubieran de renovarse a corto término.

Como antecedente valioso al respecto, la Comisión cree oportuno hacer presente que los miembros del Board of Grain Commissioners, del Canadá, cuyas funciones son aún más limitadas que las previstas en nuestro proyecto de organización, duran diez años en sus puestos, siendo reelegibles hasta los 70 años de edad.

Atribuciones conferidas al Directorio. — La Comisión ha considerado que el Departamento Nacional de Graneros Públicos debe gozar de la autonomía más completa, conciliable con nuestro sistema institucional y así lo establece específicamente en el proyecto de ley. Sin embargo, para facilitar sus relaciones con el Poder Ejecutivo de la Nación, es entendido que todo lo relativo a finanzas se gestionará por intermedio del Ministerio de Hacienda y lo demás por el de Agricultura.

Entre las atribuciones conferidas al Directorio que tal vez requieran alguna explicación, señálase la de administrar los fondos percibidos por los servicios que preste, que la Comisión considera de fundamental importancia para asegurar prontitud y regularidad en el desempeño de las funciones que le incumben, sin complicaciones o engorros innecesarios. El ingreso de las rentas al Tesoro Nacional ocasiona dificultades insalvables para su rápida salida, las que han sido palpadas en la práctica de otras entidades similares, siendo por lo tanto necesario evitar su repetición en ésta.

El sometimiento del presupuesto de gastos a la aprobación del Poder Ejecutivo responde a disposiciones vigentes, y la salvedad para el caso de que no fuere observado en un término prudencial, tiende a prevenir cualquier interrupción de los servicios, que sería de irreparable consecuencia para la economía de la industria cerealista.

La Comisión, teniendo en cuenta que ni esta ley ni ninguna otra podría por el momento legislar eficazmente sobre clasificación de granos, puesto que los tipos mismos están aún en formación o constante evolución, faltando, en consecuencia, reglas exactas e invariables para su determinación, cree de elemental prudencia dejar librada la confección del Reglamento de Clasificación de Granos al mismo Departamento de Graneros Públicos que, mientras proyecte y construya la red de elevadores, tendría tiempo suficiente para estudiarlo y formularlo con la debida anticipación. La Comisión se permite insinuar, eso sí, que el problema sea encarado de inmediato, pues nada obsta a que la implantación del Reglamento y su ensayo se efectúe aún antes de la terminación de los elevadores, o sea, bajo el régimen actual del movimiento en bolsas, como se ha hecho en Australia.

Dos órganos representativos de asociaciones de agricultores, se expresan así al respecto:

> ''Los tipos y bases actuales son arbitrarios, establecidos, teniendo en cuenta solamente los intereses de los negociantes.
>
> ''Los actuales tipos Rosafé, Buenos Aires, Brasil, Bahía Blanca, Baruso, son antojadizos y si se implanta el sistema amplio de movimiento a granel, depósitos, transportes, créditos, etc., debe cambiarse también a los actuales tipos, previo un detenido estudio de parte del organismo que hemos recomendado constituir, el cual tendría a su cargo, como ya hemos dicho, la fijación de bases específicas y de pureza y de standardización para las distintas zonas del país''. — *Federación Agraria Argentina.*
>
> ''La formación de los tipos actuales la consideramos arbitraria, pues no existen en nuestro país los tipos definidos que se distinguen por los nombres de Rosafé, Baruso, etc. No menos arbitrarias son las clasificaciones que hacen las Cámaras Gremiales o Sindicales de las Bolsas de Comercio, en donde intervienen una serie de factores que usurpan los derechos de los productores a quienes no se tiene en cuenta para nada. Es aquí donde urge la intervención gubernativa, se hagan o no se hagan los elevadores. Si se hacen, porque es menester planear la construcción ajustándola a la cantidad de tipos que se standardicen; si no se hacen, por-

que es hora de acreditar en el extranjero la producción nacional colocándola, por lo menos, a la altura de la de los países competidores. Y, en ambos casos, la intervención gubernativa es de una necesidad imperiosa para evitar la odiosa usurpación de derechos, ejercida por los intermediarios en el comercio de granos y para poner coto a las arbitrariedades en las clasificaciones y fijaciones de tipos que tanto perjudican a los productores y que tanto influyen en el descrédito de la producción nacional en los mercados extranjeros''. — *Asociación Cooperativas Argentinas.*

Sin embargo, muchas de las opiniones de comerciantes o de asociaciones de comerciantes, recibidas en respuesta a nuestra consulta, insinúan la conveniencia de dejar esto librado a las Cámaras Gremiales:

''Opinamos que la formación de tipos debería hacerse en la misma forma, como se hace actualmente, vale decir, confiando a las Cámaras Gremiales de las Bolsas de Comercio su formación, en razón de que éstas están contituídas por representantes de los diferentes gremios que intervienen en la negociación de los granos''. — *Mercado General de Productos Nacionales.*

''Considerando que esta cuestión de ''tipos'' está en evolución en el país, por razón de selección de semillas, utilización de semillas de pedigree, estudios sobre genética, etc., que sería conveniente dejar la formación de los tipos a las entidades comerciales más importantes, creadas sin propósito de lucro y para la mejor vigilancia de los intereses generales del comercio de granos y de la defensa de la producción''. — *Mercado de Cereales a Término.*

''De cualquier forma consideramos que la formación de tipos o grados deberá continuar a cargo exclusivo de las entidades oficiales como las Cámaras Gremiales de las Bolsas, que por su composición, independencia y fines ajenos a cualquier lucro, son las más indicadas para ese objeto''. — *Bunge y Born Ltda.*

La Comisión encuentra que ninguna entidad mejor que el Directorio del Departamento Nacional de Graneros Públicos se hallaría en condiciones de establecer el reglamento, desde que todos los intereses estarían representados en su seno y que su contacto diario con las actividades cerealistas y oficinas técnicas de él dependientes, le permitiría ir gradualmente introduciendo todas aquellas modificaciones o cambios que los hechos o la experiencia demostraran ser necesarios, aparte de que la adopción de un reglamento oficial y la determinación de los tipos y grados en los certificados, daría a éstos mayor seriedad y valor que el simple acuerdo individual.

Por otra parte, las ventajas de la reglamentación oficial han sido apreciadas en todos los países donde el sistema de granel se ha implantado, llegando en casi todos ellos a condensarse en forma de leyes nacionales en unos y provinciales en otros, — cosa que por el momento no sería posible aquí por hallarnos en pleno período evolutivo, — pero la Comisión considera absolutamente esencial para el más eficaz y equitativo funcionamiento del sistema, que el reglamento de clasificación sea dictado y su cumplimiento contraloreado por el Departamento Nacional de Graneros Públicos.

La base 11ª confiere al Consejo una facultad que quizás podrá parecer extraordinaria, si no se analizan las razones especiales en las cuales se informa. La limpieza y en particular la clasificación de los cereales que se establecerá oportunamente por decreto del P. E., tendrán, entre otras ventajas, la de excluir del comercio de exportación aquellas partidas de granos de mala o deficiente calidad, que si bien no constituyen

propiamente residuos, pueden ser empleados para realizar mezclas con otros de calidad superior. Este género de operaciones ha dado lugar a numerosos conflictos de carácter comercial tanto en los Estados Unidos de América como en el Dominio del Canadá, y a fin de evitarlos, creando desde el primer día a los productos argentinos el prestigio indispensable para favorecer las transacciones, es que la Comisión propone se confiera al Consejo la facultad de otorgar los certificados que determinen el tipo y grado de los granos, sin los cuales no será posible la exportación de éllos.

Esta atribución está encuadrada dentro de la facultad constitucional conferida al H. Congreso para reglar el comercio con las naciones extranjeras, y no puede ser considerada como una restricción injusta a la libertad de comerciar, pues ella se fundamenta en una exigencia razonable y práctica de los mercados de consumo que, en definitiva, contribuye a valorizar los productos exportados.

La inspección oficial de los granos carecería de verdadero interés práctico si sólo sirviese para las transacciones de orden interno, mientras que en los mercados extranjeros el certificado oficial de procedencia, conteniendo el tipo y grado, es la mejor garantía para realizar la ventajosa enajenación del producto. Conviene advertir que todos los países exportadores de cereales están más o menos empeñados en acreditar la buena calidad de sus productos, y a este fin debe responder, en primer término, la clasificación, sin perjuicio, por cierto, del derecho que tienen los propietarios para efectuar las mezclas convenientes de granos de distintos tipos y grados. De las mezclas deberán resultar siempre productos clasificables y por consiguiente exportables: el crédito del país lo reclama para colocarlos en condiciones ventajosas en los mercados consumidores.

A objeto de que los productos inclasificables, a juicio del Consejo, no puedan ser exportados con detrimento de los propósitos que persigue la ley, se autoriza al P. E. para prohibir la salida del país de granos sin las características exigidas por el reglamento de clasificación.

La prohibición de exportar, en apariencia redundante con la exigencia del certificado, señala hasta qué punto es indispensable afianzar el crédito de los certificados oficiales de clasificación contra la tendencia natural de los comerciantes en cereales a efectuar mezclas con granos de inferior calidad.

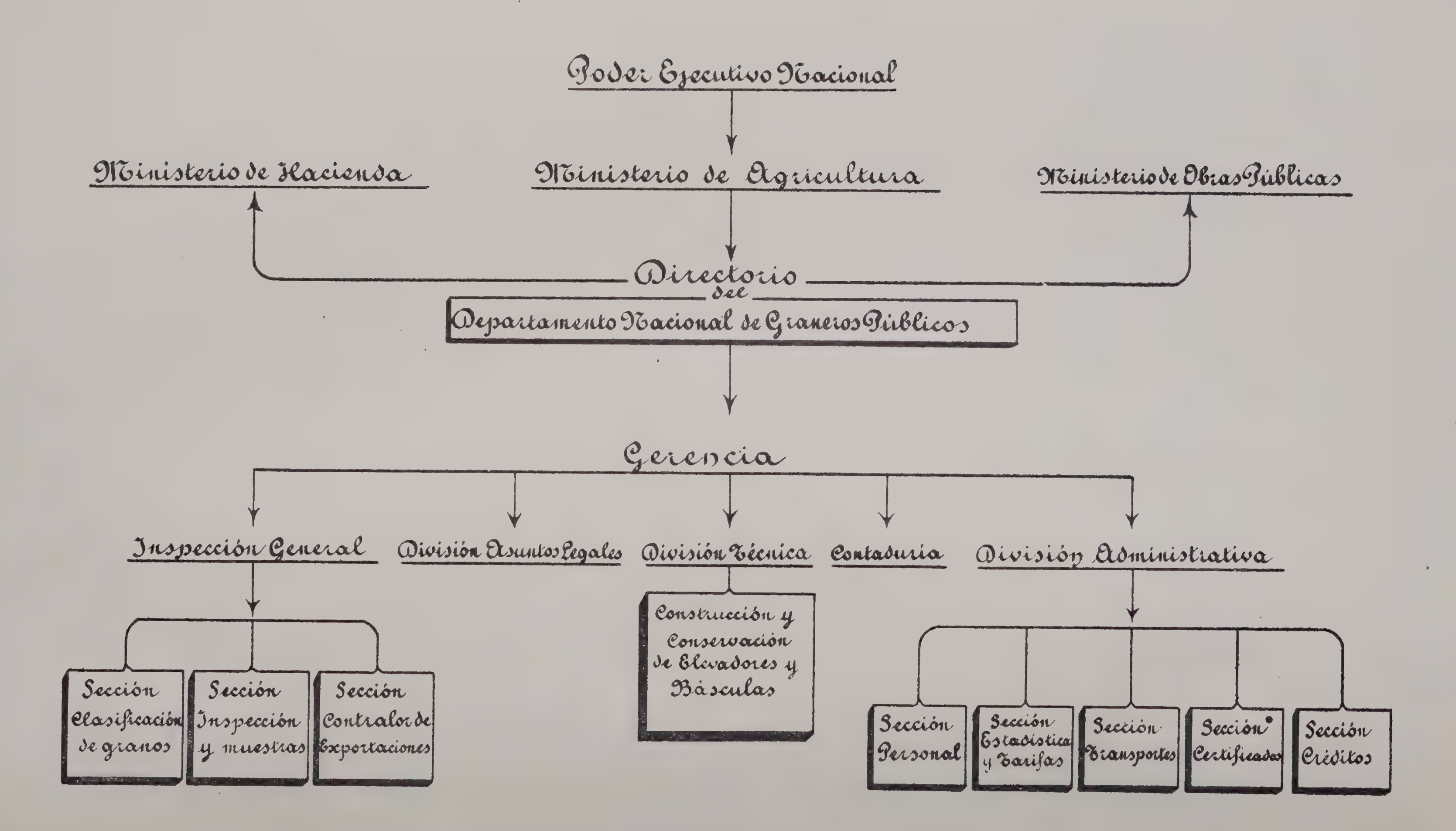
La Comisión entiende haber establecido un criterio general para la resolución de todos los conflictos a que han dado lugar en otros países las mezclas realizadas en elevadores - hospitales con granos inferiores o tratados con productos químicos a fin de mejorar su calidad. A título informativo se transcribe, fragmentariamente a continuación, un juicio recogido al respecto por la Real Comisión Investigadora de Canadá que estudió en 1925 los resultados del régimen legal imperante en ese país:

> ''Si el cereal que se exporta sufre al rebajar su calidad, esto hace desmerecer el cereal canadiense en el mercado británico y extranjero. Los exportadores del Canadá no pueden ofrecer tanto por el producto canadiense si no pueden obtener un buen precio para ellos en el extranjero. Esto debilita el precio del cereal en Winnipeg, y esta depreciación innecesariamente afecta al productor, obligándolo a bajar sus precios, ya sea en Winnipeg o en un elevador de campaña. De acuerdo a este razonamiento, la mezcla de cereal causa un doble perjuicio: daña la reputación del cereal canadiense en el exterior y rebaja el precio que obtiene el productor nacional.
>
> ''Los chacareros piensan que los elevadores mezcladores hacen grandes ganancias de una manera ilícita a costa de ellos, y esto lo consiguen — se dice — comprando los tipos pobres de los chacareros a pre-

cios muy reducidos y mezclando con tipos mejores. La habilidad en obtener un certificado de tipo fijo sobre el producto mezclado, facilita el proceso.

"Es sabido que para el gremio de cerealistas es indiferente lo que se refiere a la calidad del producto que maneja; lo que le interesa al gremio es la uniformidad de tipo de cereal que negocia, ya sea éste bueno o malo".

El inciso J. de la base 5ª, se ha introducido previendo la necesidad de facilitar la obtención de créditos prendarios a los productores, forzosamente ajenos y alejados de los mercados cerealistas. El Departamento de Graneros Públicos serviría únicamente de intermediario en la obtención de dichos créditos, en un todo de acuerdo a las instrucciones que el propio interesado diera. En otras palabras, sería un simple gestor en representación de los dueños de granos depositados en sus almacenes que desearan obtener préstamos con la garantía del certificado.


Poder Ejecutivo Nacional
Ministerio de Hacienda
Ministerio de Agricultura
Ministerio de Obras Públicas
Directorio del
Departamento Nacional de Graneros Públicos
Gerencia
Inspección General
División Asuntos Legales
División Técnica
Contaduría
División Administrativa
Sección Clasificación de granos
Sección Inspección y muestras
Sección Contralor de Exportaciones
Construcción y Conservación de Elevadores y Básculas
Sección Personal
Sección Estadística y Tarifas
Sección Transportes
Sección Certificados
Sección Créditos

CAPITULO III

ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO DEL DEPARTAMENTO DE GRANEROS PUBLICOS

La Administración del sistema estaría, como se ha dicho, a cargo de un Directorio, con asiento en la Capital Federal.

De él dependerá la División Técnica, la Inspección General, dividida en tres secciones principales: clasificación, inspección y contralor de las exportaciones; la División Administrativa, subdividida a su vez en 5 secciones: personal, estadística y tarifas, transportes, certificados y créditos y la Contaduría y Asuntos Legales. En forma de diagrama se aconseja la manera en que podrían organizarse las dependencias.

La Comisión no abriga temores en cuanto a la posibilidad de encontrar en el país personal competente para el ejercicio de todas estas funciones.

ORGANIZACION

A continuación se enuncian brevemente las funciones de cada repartición:

I. — División Técnica

Tendría a su cargo la preparación de proyectos, construcción y conservación de los elevadores, asegurando en todo tiempo su buen funcionamiento.

Esta oficina deberá afrontar, desde un principio, el estudio de asuntos de la mayor importancia para el éxito del sistema que se propicia, en primer lugar, el plan definitivo de distribución racional de los elevadores de campaña y su capacidad, cuyo anteproyecto, basado en datos estadísticos de los cinco últimos años, se incluye en este informe. Deberá además realizar un estudio completo y detenido del problema relativo al tipo o tipos de elevadores de campaña a construir, considerándolo desde los puntos de vista que ofrece como ser: materiales a emplearse, distribución interior para asegurar un funcionamiento eficiente y económico, número de silos a preverse, fuerza motriz más conveniente, etc. A este respecto le proporcionará una preciosa fuente de información la experiencia de las naciones que nos han precedido en la implantación de elevadores de granos, informaciones que deberán analizarse sin perder de vista las condiciones locales. Análoga atención deberá dedicar la Oficina Técnica a la preparación de los proyectos de elevadores terminales que deban construirse para completar, con los ya existentes, la cantidad y la capacidad requeridas.

El pequeño depósito o silo de las chacras, constituye una pieza del mecanismo completo y el estudio de los modelos más apropiados requerirá también la atención de los técnicos.

En el sistema de granel, la entrega del grano se efectúa en base al peso arrojado por la báscula del elevador, carrada por carrada. Luego de entregados, los granos se mezclan, perdiéndose en consecuencia la identidad de la partida. Su peso no puede, pues, verificarse. De ahí la importancia extraordinaria de la exactitud y corrección de la marcha de estos aparatos.

Tanto en Canadá como en Estados Unidos existen inspecciones oficiales de básculas, cuyo personal está constantemente revisando su funcionamiento, tanto en los elevadores públicos como en los privados, y entre nosotros deberá ejercitarse igual vigilancia. Tal función estaría a cargo de la División Técnica.

II. — Inspección General

a) Clasificación. — En diversas partes de este informe se hace presente que la economía del sistema de granel reposa en la clasificación y almacenamiento de los granos por "tipos" y "grados", y que la identidad del grano se pierde para el depositante una vez recibido aquél en el elevador. De ahí que la operación de atribuir tal o cual tipo y grado a una partida, deba necesariamente estar rodeada de todas las garantías indispensables para salvaguardar los derechos de las partes interesadas. Tales funciones incumben en todas partes a las inspecciones de granos de que vamos a tratar. Sin embargo, como no es posible describir la función sin referirse primero al órgano, haremos un paréntesis para ocuparnos brevemente de la clasificación.

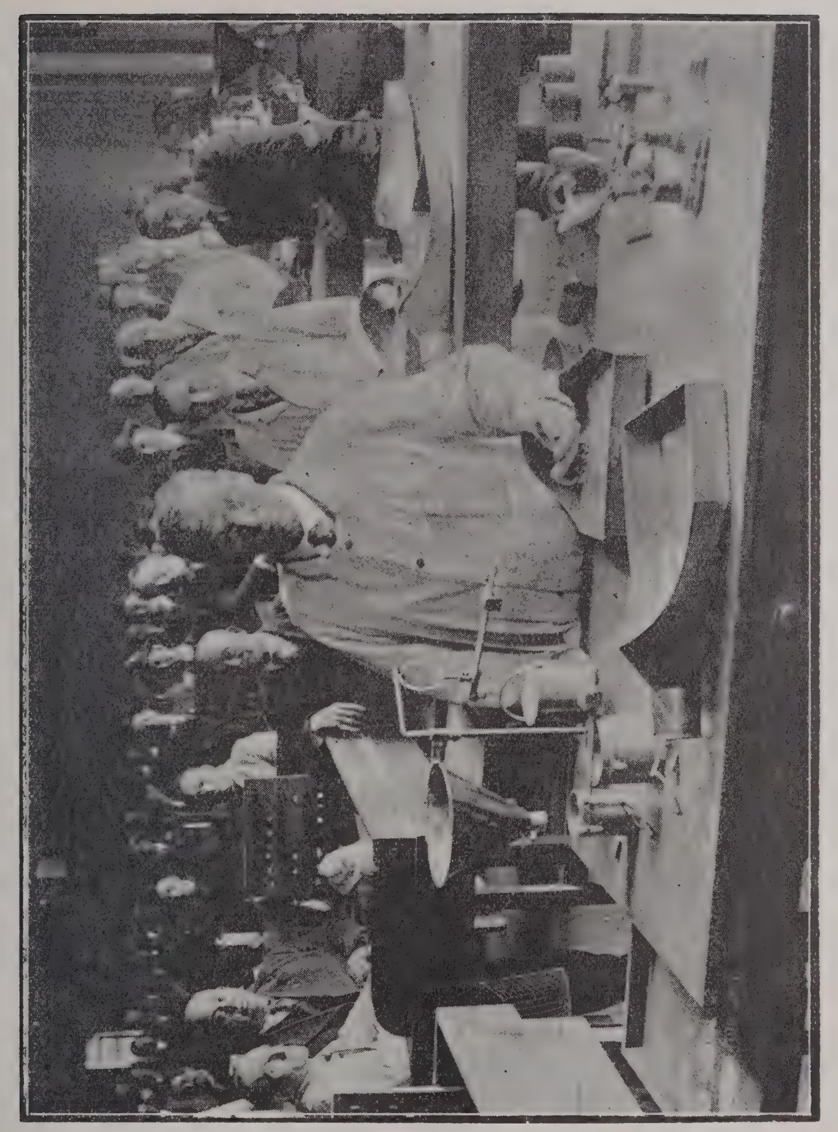
Ningún régimen que tenga por base el almacenamiento de cereales a granel, sería posible sin la adopción de un adecuado sistema de clasificación de los granos por tipos y grados.

Como es sabido, los cereales se almacenan en los elevadores locales y terminales de acuerdo a grados, depositándose los de una misma categoría en el mismo silo o compartimiento, sin distinción de propietario.

La separación por partidas, conservando la identidad de cada una, sería poco menos que imposible dentro de ese sistema y, en todo caso, antieconómico. Es lo que al principio ocurrió en Estados Unidos:

> "Todas estas circunstancias, se ha dicho, fueron en un tiempo debidamente tomadas en cuenta por el comercio, dando nacimiento a clasificaciones y graduaciones más o menos exactas, más o menos arbitrarias, que contribuyeron por muchos años a establecer bases más o menos aceptables, más o menos arbitrarias para las transacciones en granos, pero su aplicación quedó únicamente librada al criterio personal de los compradores u organizaciones de compradores. No habiendo reglas exactas de clasificación, como es natural, todas las dudas se resolvían con el criterio rigorista del comprador. Las inacabables y cada vez más agrias disputas entre compradores y vendedores, demostraron la necesidad de implantar reglas fijas, clases y tipos uniformes, calidad y condiciones de los granos y maneras mecánicas de determinarlas. De allí nacieron, tanto en Estados Unidos como en Canadá, legislaciones tendientes a establecer normas o reglas oficiales reglamentarias del comercio de granos que rigieron para determinados territorios al principio y la Nación entera finalmente".

Entre nosotros, los tipos actuales que, aun cuando en cierto modo arbitrarios y en todo caso no muy bien definidos, han servido hasta ahora de base para las transacciones, podrían, según opiniones respetables obtenidas por la Comisión, servir también de base para el almacenamiento de granos en conjunto. A título de información ilustrativa incluímos aquí las definiciones y requisitos usuales fijados por las Cámaras Gremiales de Buenos Aires y Rosario:



Inspección de granos, Minneápolis, Minn. EE. UU.

CAMARA GREMIAL DE CEREALES DE BUENOS AIRES

Tipos oficiales "Buenos Aires"

Art. 19. — La Cámara preparará anualmente, el 15 de marzo y el 30 de abril, el tipo de lino "Buenos Aires", determinando la tolerancia de manchado sin brillo, revolcado, verde y helado con aceite.

Preparará también, en cada una de esas fechas, el tipo de trigo "Buenos Aires", determinando el peso específico oficial.

1) Los tipos "Buenos Aires" serán formados: *Lino*, con las muestras recibidas para exportación o comprado por casas reconocidas como exportadoras, cualquiera sea su procedencia.

   Trigo, con las muestras recibidas para exportación a Europa o comprado bajo dicho tipo por casas reconocidas como exportadoras. Quedan excluídos en su formación todos aquellos que procedan de estaciones que por su flete de ferrocarril lógicamente no se embarquen por los puertos de Buenos Aires y La Plata. La Cámara, de acuerdo a un estudio de tarifas, establecerá cada año la estación de cada línea de ferrocarril que demarcará el límite de la zona afluente a dichos puertos. Quedan excluídas también las clases denominadas "Saldomé" y "Australiano" y los duros para fideos, como asimismo el punta negra o que contenga granos completamente ardidos.

2) También, siendo posible, preparará los tipos de trigo para consumo y/o Brasil y para exportación a Europa, de la provincia de Entre Ríos.

3) Es entendido que en la formación de los tipos sólo se admitirá mercadería sana, seca y mercantible, excluyendo granos cepillados y pulidos.

4) Quedarán en suspenso hasta la formación de los tipos todos los reclamos que se suscitasen por rebajas de calidad y/o limpieza sobre mercadería entregada.

5) Los tipos formados el 15 de marzo de cada año servirán para la confrontación de lo vendido con base tipo "Buenos Aires" y entregado hasta esa fecha. Los formados el 30 de abril servirán para la confrontación de lo entregado del 16 de marzo en adelante.

6) En la misma fecha se prepararán también los tipos de los demás cereales, teniendo en cuenta la reglamentación especial que rige para cada uno de ellos, en tanto lo permitan sus cosechas y de acuerdo a las zonas.

Art. 20. — La Cámara procederá a la formación de los tipos "Buenos Aires", de trigo, lino y demás cereales, a su juicio y criterio, de acuerdo con el artículo anterior, para cuyo efecto procurará por todos los medios a su alcance, conocer para la fecha indicada la clase de su producción en todas las zonas que converjan a los puertos de Buenos Aires y La Plata. A este efecto, todo comprador al efectuar el recibo, deberá lacrar, conjuntamente con el vendedor, una tercera muestra con los sellos de las dos partes, la que será remitida directamente por el encargado del comprador desde el punto de entrega a la Cámara Gremial de Cereales, indicando en la misma la cantidad, procedencia y fecha de recibo, y marcándola tipo.

Esta muestra deberá lacrarse en cantidad no menor de trescientos gramos por cada cien toneladas.

Los gastos del envío de dichas muestras serán por cuenta de la Cámara.

Ni la Cámara ni sus oficinas darán curso a ningún asunto, incluso analizar o pesar muestras, que pertenezcan a casas que no den cumplimiento a esta disposición.

TRIGO

Art. 49. — El trigo vendido sano, seco y limpio, a estilo de exportación, será libre de punta negra, saldomé, australiano y de fideos.

1) Se admitirá una tolerancia de tres por ciento de cuerpos extraños, carbón entero y trigo verde. El carbón entero no podrá exceder de medio por ciento y el trigo verde de uno por ciento.
2) Se admitirá, además, sin bonificación, hasta dos por ciento de trigo quebrado. Por todo lo que pase del dos por ciento y hasta el cinco por ciento, el vendedor bonificará medio por ciento por cada porciento o fracción proporcional.

Art. 50. — El comprador no está obligado a recibir toda bolsa de trigo cuyo peso específico sea inferior en cinco kilogramos que el estipulado en la venta.

Art. 51. — En las ventas de trigo para consumo y/o Brasil, según muestra lacrada, el comprador no está obligado a recibir mercadería de calidad inferior en más de uno y medio por ciento que la muestra y tres kilos en su peso específico.

Art. 52. — La compraventa de trigo con base término medio o tipo Buenos Aires, no estando formados éstos, deben cumplirse: con tipos naturales y/o mezclas con tolerancia a los efectos del recibo del dos por ciento por calidad y tres kilos por peso específico, siendo la base hasta 78 kilos, cuatro kilos siendo la base 79 kilos y cinco kilos siendo la base de 80 kilos arriba.

Art. 53. — La compraventa de trigo con base tipo ''Buenos Aires'', estando ya formados los tipos oficiales, deberá cumplirse: con trigos naturales y/o mezclas, con tolerancia para los efectos del recibo de tres kilogramos de peso específico y dos por ciento por diferencia de calidad.

Tratándose de trigos cepillados y/o pulidos, la tolerancia será de dos kilos en peso específico y uno y medio por ciento por diferencia de calidad.

Art. 54. — Por la diferencia que en peso específico resultare en las confrontaciones de trigo, se bonificará como sigue:

Si la base estipulada es de 80 kilos, hasta dos kilos arriba, un cuarto por ciento por cada kilo o fracción proporcional.

Si la base es abajo de 80 kilos, la bonificación será de medio por ciento por cada kilo o fracción proporcional hasta dos kilos arriba de la base.

Hasta cinco kilos abajo de la base de venta, a razón de uno por ciento por cada uno de los primeros dos kilos, uno y medio por ciento por el tercer kilo y dos por ciento por el cuarto y quinto kilo o fracción proporcional.

MAIZ

Art. 61. — En las ventas en que se estipule amarillo, es mercadería de entrega todo maíz de color, con exclusión del conocido por sangre de toro, turco, morocho y/o diente de caballo.

En las ventas de maíz morocho no se admitirá maíz de color o diente de caballo.

Art. 62. — El maíz que se venda para exportación deberá ser sano y limpio, a estilo de exportación.

1) *Graduación.* — Se establece como base de sequedad 15,30°. De 15,31° a 16°, el recibo es obligatorio y sujeto a las siguientes bonificaciones:

   Desde 15,31° hasta 15,50°, medio por ciento por cada décimo de grano o fracción proporcional, por cien kilos. Desde 15,51° hasta 16°, tres cuartos por ciento por cada décimo de grano o fracción proporcional, por cien kilos.

   En caso que el maíz recibido resultara con mayor graduación de 16°, se pagará 1 % por cada décimo de grado o fracción proporcional hasta 16,50°. Si la graduación resultara mayor, no se pagará bonificación por el exceso arriba de 16,50°.

2) *Entregas.* — Las partes están obligadas a lacrar muestras diariamente del conjunto de las entregas, en tarros de cierre hermético, envueltos en papel blanco, indicando a quién corresponden las mismas.
   Los sellos del lacre deberán colocarse arriba de la envoltura del papel.
3) *Análisis.* — Los análisis se efectuarán dentro de los ocho días de la fecha de su entrega y por el aparato oficial de la Cámara Gremial de Cereales, separadamente, con los dos juegos de muestras lacradas remitidas por comprador y vendedor y se tomará el término medio como resultado.
   Si alguna de las partes no mandara su juego de muestras, se le aplicará el artículo 27 de este Reglamento.
4) *Liquidaciones.* — Deberá hacerse el término medio por lotes de 200 toneladas, no entrando en la formación del promedio maíz de graduación menor de 15,31° y superior de 16°. Las liquidaciones de maíz deberán ser efectuadas dentro de los cinco días de la fecha del último análisis. Si la cantidad entregada pasara de 200 toneladas, la liquidación se efectuará por el monto de lo entregado en el día.

Art. 63. — El maíz vendido "Tale quale", se entiende libre de caliente, mojado y quemado; y en cuanto a podrido, verdín y picado, con las tolerancias que se fijen de acuerdo al artículo 64.

Art. 64. — La Cámara Gremial de Cereales fijará, en su oportunidad, la tolerancia del podrido, verdín y picado, para las entregas y recibos, dándose aviso con anticipación de 10 días. Las tolerancias de podrido y verdín que se fijen, se compensarán una con la otra a los efectos del recibo y la liquidación.

Art. 65. — En las ventas según muestra lacrada, el comprador no está obligado a recibir maíz de calidad inferior en más de tres por ciento que la muestra.

En las ventas en conjunto según muestra lacrada, el comprador no está obligado a recibir maíz de calidad inferior en cinco por ciento que la muestra de venta, debiendo el vendedor, en ambos casos, bonificar la diferencia que resulte entre la calidad de la muestra de venta y la de entrega.

AVENA

Art. 66. — La compra - venta de avena se entiende sobre la base del término medio y 47 kilos del peso específico por hectolitro, pudiendo contener hasta el 6 % de avena negra, con tolerancia hasta el 10 % y 3 % de cuerpos extraños (trigo, cebadilla, centeno, etc.), con tolerancia hasta el 5 % y 3 % de cebada con tolerancia hasta el 5 %.

Art. 67. — En las ventas según muestra lacrada, se tolerará hasta el 3 % inferior en calidad a la muestra de venta.

En las ventas en conjunto, según muestra lacrada, se tolerará hasta el 5 % inferior.

Art. 68. — El vendedor bonificará el medio por ciento por cada porciento o fracción proporcional por lo que exceda de las bases establecidas en el Art. 66 y uno por ciento por cada porciento o fracción proporcional de cuerpos extraños sin valor.

Pasadas las tolerancias establecidas, se bonificará el doble.

Art. 69. — Por avena vendida con peso específico declarado, se tolerará hasta 5 kilos de menos, bonificando proporcionalmente a razón de uno por ciento por cada kilo o fracción por los dos primeros kilos; uno y medio por ciento por el tercer kilo o fracción y dos por ciento por el cuarto y quinto kilo o fracción.

El comprador no está obligado a recibir avena cuyo peso específico sea inferior en 5 kilos al estipulado en la venta.

CEBADA

Art. 70. — La compra - venta de cebada se entiende sobre la base del término medio y 60 kilos de peso específico por hectolitro, pudiendo

contener 2 % de avena, trigo, centeno y cebadilla, con tolerancia hasta el 5 %. El vendedor bonificará medio por ciento por cada porciento que pase de la base de avena, trigo, centeno y cebadilla, y 1 % por cada porciento de cuerpos extraños que pase de la base.

Regirán para la cebada las mismas condiciones y bonificaciones que para el trigo en cuanto al peso específico.

CENTENO

Art. 71. — Para los negocios de centeno rige la reglamentación en vigor para el trigo, siendo la base de peso específico 72 kilogramos por hectolitro.

CAMARA ARBITRAL DE CEREALES DE ROSARIO

TRIGO

Art 15.

1º La Cámara preparará anualmente el 15 de febrero y el 31 de marzo el tipo de lino ''Rosario de Santa Fe'', determinando la tolerancia de manchado sin brillo revolcado, podrido, verde y helado con aceite.

2º Preparará también en cada una de esas fechas cuatro tipos de trigos denominados ''Rosafé Nº 1'', ''Rosafé Nº 2'', ''Pedigree Nº 1'' y ''Pedigree Nº 2'', determinando en ellos el peso específico oficial.

A este efecto tomará por base el promedio del peso específico que arroje el tipo formado, modificándolo, si lo creyera conveniente, en no más de 0,60 kilogramos por hectolitro en más o menos.

3º El tipo ''Rosafé Nº 1'' será formado por las muestras de los trigos de calidad para el consumo, Brasil y Paraguay, o que hayan sido comprados bajo dicho tipo.

4º El tipo ''Rosafé Nº 2'', será formado con las muestras de los trigos recibidos para exportación a Europa o comprados bajo dicho tipo.

5º El tipo ''Pedigree Nº 1'', será formado con las muestras de los trigos de pedigree recibidos, de calidad para el consumo, Brasil y Paraguay, o que hayan sido comprados bajo dicho tipo.

6º El tipo ''Pedigree Nº 2'' será formado con las muestras de los trigos de pedigree recibidos para exportación a Europa o comprados bajo dicho tipo.

7º En la formación de los cuatro tipos, quedan excluídos los trigos denominados Francés, Tuselas y Australiano y todas las clases de trigo duro, tipo fideo y el cepillado y/o pulido y el punta negra. Los tipos se formarán exclusivamente con trigos de las provincias de Santa Fe y Córdoba.

8º Es entendido que en la formación de los tipos, tanto de lino como de trigo, sólo se admitirá mercadería sana, seca y mercantible.

9º Los tipos formados a fin de marzo de cada año, servirán para la confrontación de trigo y lino, vendido con base de ''Tipo'' y entregado después del 15 de febrero.

10º Por trigo ''Rosafé'' se entiende un trigo semi-duro, colorado, de pan, de tipo Barleta, de la zona de las provincias de Santa Fe y Córdoba.

Art. 16. — La Cámara procederá a la formación de los tipos de trigo y lino a su juicio y criterio de acuerdo con el artículo anterior, para cuyo efecto procurará por todos los medios a su alcance conocer para la fecha indicada, las clases de producción en todas las zonas que convergen a los puertos de Rosario, Villa Constitución y San Lorenzo.

A este efecto todo comprador al afectuar la confrontación de muestras de lotes recibidos, deberá lacrar y sellar con sus sellos una muestra

del conjunto, indicando en la misma la cantidad, procedencia, fecha del recibo y el número del tipo al cual corresponde, la que entregará al corredor para que éste a su vez la entregue en las Oficinas de la Cámara. Estas muestras deberán lacrarse en cantidad no menor de dos decilitros por cada 100 toneladas. Ni la Cámara ni sus oficinas darán curso a ningún asunto, incluso analizar o pesar muestras, que pertenezca a casas que no den cumplimiento a esta disposición.

La Cámara también preparará anualmente el 15 de febrero y 30 de abril los ''tipos oficiales'' de afrecho y afrechillo.

A este efecto todo comprador ''exportador'' y todo vendedor ''molinero'' está obligado a lacrar muestra fiel de las entregas o recibos que efectúen desde el 15 de diciembre al 30 de abril. Estas muestras serán sacadas a calador y enviadas a la Cámara inmediatamente de efectuada la entrega o el recibo, haciendo constar en ellas la clase de mercadería, tonelaje, número de contrato y punto de entrega o recibo.

La Cámara procederá a la formación de los ''tipos oficiales'' a su juicio y criterio, aplicando en lo que sea posible el mismo procedimiento observado en el trigo y lino.

TRIGO

Art. 21. — Trigo sano, seco y limpio. — El trigo que se venda en estas condiciones también deberá ser libre de carbón y punta negra.

Art. 22. — Por la diferencia que en peso específico resultare en las confrontaciones de trigo, se bonificará a razón de: hasta dos kilogramos arriba de la base de venta, medio por ciento por el primer kilogramo y un cuarto por ciento por el segundo kilogramo y hasta tres kilogramos abajo de la base de venta, a razón de uno por ciento por cada uno de los dos primeros kilogramos y uno y medio por ciento por el tercer kilogramo o fracciones proporcionales.

Entregas

Art. 39. — Las compra - ventas de trigo o lino con base ''término medio'' o ''Trigo Rosario de Santa Fe'', no estando formado éstos, deben cumplirse:

Trigo Rosafé Nº 1. — Con trigo natural, sano, seco y libre de punta negra, con tolerancia a los efectos del recibo, de tres kilogramos en peso específico y uno y medio por ciento por calidad.

Trigo Rosafé Nº 2. — Con trigos naturales y/o mezclas con tolerancia a los efectos del recibo, de tres kilogramos por peso específico y dos por ciento por calidad.

Trigo pedigree Nº 1. — Regirán las mismas condiciones del articulado que para el trigo Rosafé Nº 1.

Trigo de pedigree Nº 2. — Regirán las mismas disposiciones del articulado que para el trigo Rosafé Nº 2.

Tratándose de trigos cepillados y/o pulidos, la tolerancia será solamente de dos kilogramos en peso específico y uno y medio por ciento por calidad.

Art. 40. — Quedarán en suspenso hasta la formación de los tipos de trigos y lino todos los reclamos que se suscitasen por rebajas de calidad y/o limpieza sobre mercadería entregada.

Art. 41. — Las compra - ventas de trigo con base ''Tipo Rosario'', estando ya formados los tipos oficiales deberán cumplirse:

Trigo Rosafé Nº 1. — Con trigo natural, sano, seco y libre de punta negra, con tolerancia para los efectos del recibo de tres kilogramos en peso específico y quince centavos por diferencia de calidad.

Trigo Rosafé Nº 2. — Con trigos naturales y/o mezclas con tolerancia para los efectos del recibo de tres kilogramos en peso específico y veinte centavos por diferencia de calidad. Tratándose de trigos cepillados y/o pulidos la tolerancia será solamente de uno y medio kilogramo en peso específico y diez centavos por diferencia de calidad.

Trigo pedigree Nº 1. — Con las mismas disposiciones del articulado por el trigo Rosafé Nº 1.

Trigo pedigree Nº 2. — Con las mismas disposiciones del articulado por el trigo Rosafé Nº 2.

MAIZ

Art. 29. — En las compra - ventas de maíz ''sano, seco y limpio'', la mercadería deberá reunir estas condiciones.

Art. 30. — El maíz que se venda para exportación, deberá ser ''sano y limpio a estilo exportación'' y no pasar de los 14,80 grados de humedad. En caso de dificultades en el recibo y no estando conformes las partes con el rechazo que hagan los recibidores, se lacrarán muestras de común acuerdo y no menor de 5 kilos y se enviarán a esta Cámara en consulta y ésta fallará, tomando el término medio de (1) seis análisis higrométricos, que se efectuarán en cada caso.

Para determinar si la mercadería en consulta es o no de recibo, la Cámara podrá admitir una tolerancia de hasta dos décimos de grado sobre la base de venta.

No habiendo ninguna tolerancia a los efectos de la entrega, los recibos deberán abonarse por su valor aproximado.

En su oportunidad se fijarán las tolerancias eventuales por calidad.

Art. 31. — Maíz ''secado, sano y limpio'', es de recibo en las mismas condiciones de ''sano, limpio y seco de estación''.

Art. 32. — Maíz vendido ''tal cual'' deberá entregarse limpio; libre de caliente, podrido, mojado y quemado.

Art. 33. — Maíz vendido ''al barrer'' deberá recibirse todo.

AVENA

Art. 34. — La compra-venta de avena se entiende sobre la base del término medio, pudiendo éste contener hasta el seis por ciento de avena negra, tres por ciento de cuerpos extraños (trigo, cebadilla, etc.), con tolerancia hasta el 5 % y 3 % de cebada, con tolerancia hasta el cinco por ciento.

El vendedor bonificará, proporcionalmente, uno por ciento por cada porciento de cuerpos extraños que pase de la base hasta el cinco por ciento, medio por ciento por cada porciento de cebada que pase de la base hasta el cinco por ciento, y medio por ciento por cada porciento de avena negra que pase del término medio hasta el diez por ciento. Pasada la tolerancia establecida, se bonificará el doble.

Art. 35. — Por avena vendida con peso específico declarado, se tolerará hasta cinco kilos en menos, bonificando proporcionalmente, a razón de uno por ciento por cada kilo o fracción por los dos primeros kilos, uno y medio por ciento por el tercer kilo o fracción y dos por ciento por el cuarto y quinto kilo o fracción. El comprador bonificará, proporcionalmente, un cuarto por ciento por cada kilo o fracción de más hasta dos kilos arriba del peso establecido.

El comprador no está obligado a recibir avena cuyo peso específico sea inferior en cinco kilos al estipulado en la venta.

Art. 36. — En las ventas según muestra lacrada, se tolerará hasta el tres por ciento de avena inferior a la muestra de venta. En las ventas en conjunto según muestra lacrada, se tolerará hasta el cinco por ciento inferior.

Avena secada o maquineada será considerada de recibo, siempre que reúna las condiciones de este Reglamento.

CEBADA

La compra - venta de cebada se entiende sobre la base del término medio y sesenta kilos por hectolitro, tolerándose dos por ciento de avena y tres por ciento de cuerpos extraños.

Regirán para la cebada las mismas bonificaciones que para el trigo en cuanto al peso específico.

CENTENO

En las compra - ventas de centeno, regirá la misma reglamentación que corresponde al trigo Nº 2''.

Como se ve, el sistema completo se basa en la conservación de la identidad de las partidas parciales, cosa que no sucede bajo el sistema de granel.

Por otra parte, como los certificados provisionales por granos entregados en el elevador local tendrían que ser dados por el Administrador, quien dependería de una repartición oficial, y las entregas en los terminales deberían coincidir en tipo y grado con aquéllos y el responsable del sistema completo sería el Estado, es lógico que deba ser el Estado quien dicte el Reglamento General de Granos, pero naturalmente conservando, en lo posible, las bases, modalidades y características puestas de manifiesto en las reglamentaciones actualmente en uso.

b) *Inspección.* — Se ha previsto, pues, la existencia de una Inspección general sobre bases análogas a las adoptadas en Estados Unidos, Canadá y Australia, que nos han precedido en la adopción del sistema a que se refiere el presente informe.

Incumbe a la Inspección la toma de muestras para la adjudicación de grados y la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones del Reglamento a dictar. Igualmente el contralor de las exportaciones, a los fines especificados en la Base Nº 11.

Conforme se ha explicado en otro lugar, la adjudicación de tipos y grados estaría, en primer término, a cargo del Administrador del elevador de campaña. En caso de divergencias de opiniones entre los depositantes y el Administrador de un elevador con respecto a tipo, grados o materia extraña, el primero podría apelar en primera instancia ante el Inspector General y en última ante el Directorio. A ese efecto, se tomarían muestras representativas de la partida cuestionada, que, debidamente analizadas en el laboratorio de la Inspección, serían clasificadas con la denominación que correspondiera de acuerdo al Reglamento de clasificación de granos. Para que se vea hasta qué punto se extreman las precauciones en los arriba mencionados países, bastará hacer presente que el personal del laboratorio no conoce los nombres de los propietarios de los granos, sino el número de orden de la muestra respectiva.

La Comisión considera conveniente adelantar la opinión de que debiera haber, por lo menos, tres subinspecciones regionales en Buenos Aires, Rosario y Bahía Blanca, de tal manera que los trámites no sufrieran, en ningún caso, demoras perjudiciales.

Por muy buenas que sean las instituciones, son conducidas muchas veces al fracaso, por la falta de capacidad de los elementos encargados de su gobierno o impulsadores de su acción. Puede esto ocurrir con los elevadores de granos, si ellos son puestos en manos inexpertas o que no comprendieran el rol preponderante que deberán desempeñar en la economía del país.

Reputamos de excepcional importancia la elección del personal encargado de la inspección técnica y administración de cada uno de los elevadores, pues de su aptitud y honestidad dependerá el éxito del funcionamiento de la red.

Ahora bien; como todo el mecanismo de este sistema tiene un carácter marcadamente técnico, juzgamos que el personal superior de la Inspec-



Inspección de granos en Minneápolis, Minn. EE. UU. Muestras de trigo

ción y Clasificación de Granos debe estar, salvo caso de excepcional competencia, formado por ingenieros agrónomos. En efecto, se requieren, en primer lugar, conocimientos serios de botánica para determinar las especies; de cerealicultura para la clasificación de los granos; de patología vegetal para determinar el grado de sanidad, y conocimientos fundados de comercialidad, de economía rural, para tener no sólo comprensión clara de los actos que se efectúan desde estos cargos de responsabilidad, sino estar capacitados para favorecer o conducir por el camino normal a este complejo organismo en el ambiente nuevo que le tocará actuar, aparte de la uniformidad de acción requerida, a la cual debe agregarse la coordinación de procedimientos indispensables para el perfecto ajuste en el movimiento del sistema.

En este caso hay que buscar a los hombres para los cargos, porque de los conocimientos técnicos que éstos deben aportar y la honestidad con que puedan desempeñar su función, habrá de derivarse el mejor servicio, y, por lo tanto, la solución del problema que se trata de resolver.

III. — Administración de Elevadores

Si se considera que terminada la red habrá aproximadamente 1.000 elevadores de campaña en el país y 12 grandes terminales del Gobierno y que los primeros necesitan dos hombres y los últimos un personal numeroso, se comprenderá la importancia de este Departamento.

Una de las dificultades con que a este respecto se ha tropezado en otras partes, reside en la designación del personal de administradores, que requiere hombres de experiencia, honestidad y criterio ecuánime. Sobre ellos recae, a la vez, la responsabilidad de velar por los intereses de la Administración, la custodia de los granos y el manejo de dinero y la muy delicada de adjudicar los tipos y grados de los productos almacenados. Por fortuna, simultáneamente con la erección de elevadores irá quedando disponible el personal de los galpones de cereales de los ferrocarriles, del cual se puede seleccionar el de más reconocida competencia y honestidad.

Las oficinas de estadística y de tarificación (asunto del que por separado nos ocupamos en otro lugar), dependerían también de la División Administrativa.

También será menester establecer una oficina encargada de la obtención de créditos, que sería puramente gestora, con la garantía de los granos depositados en los terminales públicos. Tendría que estar a cargo de personal con práctica bancaria, honorable y competente. Su misión consistirá en gestionar los créditos en el Banco que el cliente indicara o en el Banco de la Nación, sino hubieran instrucciones determinadas o en el Banco agrícola que pudiera crearse más tarde, poniéndose el importe del préstamo a la disposición del interesado en la forma y lugar que éste determinara.

IV. — Contaduría

Las funciones de esta Sección serían las usuales para tales oficinas y no necesitan ser descriptas.

V. — Departamento Legal

Independientemente de los otros será también indispensable contar con un Departamento Legal, cuyas funciones no necesitan ser especialmente descriptas.

TARIFICACION

Un aspecto importante del problema sobre el cual la Comisión se permite llamar la atención, es el referente a la tarificación de los distintos servicios a prestar por los elevadores, tanto de campaña como terminales.

Desde el momento que el mecanismo oficial de que se trata no se crea con fines fiscales, sino en cumplimiento del deber primordial del Estado de proveer al desarrollo y prosperidad de la agricultura nacional, es evidente que las tarifas deberán formularse en base al costo de cada una de las operaciones a efectuar.

He aquí las tarifas corrientes en elevadores terminales de los tres principales puertos del país:

FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO

Manipuleo, depósito y embarque de granos, etc., en el Elevador y Graneros en Dique N° 2 — Puerto Madero

(A regir desde el 22 de julio de 1926, hasta nuevo aviso)

PRECIOS EN MONEDA NACIONAL DE CURSO LEGAL

(Cuadro N° 1)

EN BOLSAS	Granos — Por bolsa hasta 70 kilos	Bolsas vacías — Por lío de 25 bolsas o fracción	Harina, afrecho, afrechillo — Por cada 100 k. en bolsas hasta 70 kilos
1 Embarcar directamente del vagón a bordo (incluso reparar). Véase nota D.	0,045	0,04	0,12
2 Descargar de vagón y apilar en depósito (incluso reparar). Véase nota D.	0,045	0,04	0,10
3 Embarcar de depósito o cargar en vagón (incluso reparar). Véase nota D.	0,045	0,04	0,12
4 Llevar de la pila a la tolva para cortar. Véase nota B	0,025	—	—
5 Traspilar	0,04	0,04	0,10
6 Clasificar a la entrada	0,015	—	0,02
7 Reembolsar o poner en bolsa adicional	0,010	—	0,30
8 Pesar en balanza portátil	0,03	—	0,08
9 Almacenaje por día. (Véase artículo 8 del Reglamento	0,0018	0,002	0,003
10 Achicar bolsas	0,20	—	—
11 Tranferir sin movimiento de pila. (Véase nota A.)	0,005	0,005	0,005
12 Marcar, por cada 100 bolsas	0,40	0,40	0,40

(Cuadro Nº 2)

A GRANEL Y EN BOLSAS	Trigo, maíz, cebada — Por 100 kilos	Avena — Por 100 kilos	Lino — Por 100 kilos
13 Recibir de vagones, a granel; pesar y embarcar sin entrar a silo	0,06	—	—
14 Recibir de vagones embolsado, abrir, pesar y embarcar a granel sin entrar a silo............................	0,0668	—	—
15 Recibir de vagones a granel, pesar y almacenar..................... ...	0,05	—	—
16 Recibir de vagones embolsado, abrir y pesar y almacenar. (Véase nota B.) ..	0,0618	—	—
17 Embarcar de silo a granel, incluso pesar. (Véase nota C.)	0,035	—	—
18 Embolsar y embarcar o apilar........	0,15	—	—
19 Embolsar y embarcar o apilar bolsas especiales y doble costura............	0,17	—	—
20 Transitar o pasar a embolsadero y pesar	0,03	—	—
21 Transferir sin transitar. (Véase nota A)	0,005	—	—
22 Almacenaje por día. (Véase artículo 8 del reglamento)	0,0025	—	—
23 Juntar, empaquetar y apilar bolsas vacías, por cada lío de 25 bolsas o fracción	0,03	—	—
24 Clasificar bolsas vacías para embolsar, por cada 100 bolsas o fracción.......	0,40	—	—

NOTA A. — Se aceptará libre de gasto la anotación de la primera transferencia. Para las posteriores (siempre que sea sin movimiento) se cobrará el precio indicado. La consignación será considerada como nueva a los efectos del Art. 8 del Reglamento si no ha estado más de 30 días en depósito.

" B. — Para pasar a silos los granos depositados en pila se cobran los precios números 4 y 16, salvo arreglo especial.

" C. — Cargar a vagones a granel 50 % adicional.

" D. — Las operaciones con carros serán convencionales.

OBSERVACIONES

1. — Véase el Reglamento del Elevador y Graneros al dorso.
2. — Estos precios son provisionales, sujetos a modificaciones si la Compañía creyese necesario aumentarlos o cerrar el elevador o depósito o parte de ellos, si hubiere motivo para tal medida.

(NOTA — Ver en el apéndice pág. 147 las tarifas de los Puertos de Rosario y Bahía Blanca).

El costo de los servicios de un elevador depende de muchos factores, algunos de ellos en extremo variables, como ser el movimiento de granos habido en el mismo. Si un elevador se llena diez veces durante el año, es claro que el costo por unidad es mucho menor que si sólo se llena una, porque los gastos fijos, tales como el interés sobre el capital, la amortización y el sueldo del administrador, son exactamente iguales en uno y otro caso. A este respecto, la Comisión ha tomado en consideración el peligro de que debido a la inestabilidad de la agricultura en algu-

nas zonas de nuestro país, los elevadores que allí se construyeran pudieran quedar sin movimiento por dedicarse los campos circundantes a ganadería por períodos más o menos largos. Un prolijo examen de la estadística, inserta en página 155 la ha tranquilizado, pues las compensaciones inherentes a las rotaciones respectivas entre agricultura y ganadería, aseguraría un constante movimiento a todos los elevadores que se construyan bajo el presente plan. No es ese el factor que podría alterar los cálculos de entradas, sino principalmente las posibilidades de malas cosechas en una zona determinada, que puede casi paralizar un gran número de elevadores y afectar seriamente las entradas calculadas para cubrir los gastos. Al referirse a este aspecto de la cuestión, la Comisión tiene en la mente el caso reciente de Sud Africa, donde la explotación de la pequeña red allí existente — compuesta de 35 elevadores de campaña y dos terminales —, mostró el año pasado el siguiente resultado:

Gastos	£	182.582
Entradas	„	85.033
Déficit	£	97.549

Esta pérdida de £ 97.549 (más de $ 1.000.000 m|n), se debió, principalmente, a una reducción de 60 % de la cosecha de maíz por causa de sequías, lo que trajo como resultado el desequilibrio arriba mencionado, debido, como queda explicado, a que los gastos fijos y muchos de los de explotación pesan igualmente sobre el funcionamiento de un elevador, sea la cosecha abundante o escasa.

La Comisión interesada, como es lógico, en el éxito económico del sistema que se trata de implantar, cree de su deber hacer un llamamiento a la prudencia de las administraciones que tendrán la responsabilidad de la ejecución del plan, en el sentido de comenzar aplicando por uno o dos años tarifas que sean equivalentes al costo actual de los mismos servicios con el sistema de la bolsa. El excedente que llegara a producirse no ingresaría a las arcas fiscales. En otras palabras, no se substraería a la economía de la industria: pasaría al fondo de reserva, previsto en la Ley. Después de una experiencia de dos o tres años se podría fijar tarifas más bajas y con tal carácter de permanencia que facilitarían el ajuste de los precios locales, en base a las cotizaciones de los mercados generales. No es necesario recalcar las ventajas que para el comercio esto significa.

El referido fondo de reserva, que en ningún caso podría exceder de 10 % del capital emitido, estaría destinado no sólo a balancear los saldos de entradas y salidas por servicios, sino que también a ajustar las diferencias por clasificación y peso. Tal vez esto precise una breve explicación.

En primer término, como la adjudicación de tipos y grados estaría a cargo de los administradores de los elevadores de campaña, éstos, algunas veces, darían grados superiores a los reales, — como ha ocurrido en Australia, — y otras, como los depositantes tendrían el derecho de apelación, sucedería al final que partidas aceptadas como de una categoría determinada, al ser entregadas mezcladas con otras al elevador terminal, resultarían de un grado inferior.

Análoga cosa puede acontecer con los pesos: al final del año, en efecto, suelen observarse en los balances de los elevadores diferencias

ocasionadas por evaporación o pérdida invisible, máxime en el caso de elevadores oficiales que darían al productor pesos absolutamente exactos.

La formación del fondo de reserva obviaría todo inconveniente al respecto, pero sería indispensable prever la correspondiente contribución al formar las tarifas. Un fracaso financiero inicial podría comprometer el éxito posterior del sistema, haciendo posible que su administración pasara a otras manos menos desinteresadas que las del Estado.

A la par del fondo de reserva se prevé también el de renovación, cuyo porcentaje debe también incluirse en las tarifas, el cual no deberá exceder, cada año, del 2 % del capital emitido. La vida de un elevador depende, desde luego, del material que se use en su construcción. Si se adoptara el cemento armado, la duración sería mayor que la del hierro galvanizado y madera y la de éste a la de madera. El Departamento Nacional de Graneros Públicos determinaría, oportunamente, la proporción que correspondería a este ítem.

Los seguros sobre edificios, que representarían un valor aproximado de $ 200.000.000 m/n, y el de granos depositados hasta de $ 1.000.000.000 moneda nacional por año, representarían una suma considerable en cada ejercicio financiaro.

La Comisión entiende que tratándose del Estado, habría razones de buena administración y economía en constituir su propio fondo y al efecto se ha incluído en el proyecto de Ley la disposición pertinente.

CAPITULO IV

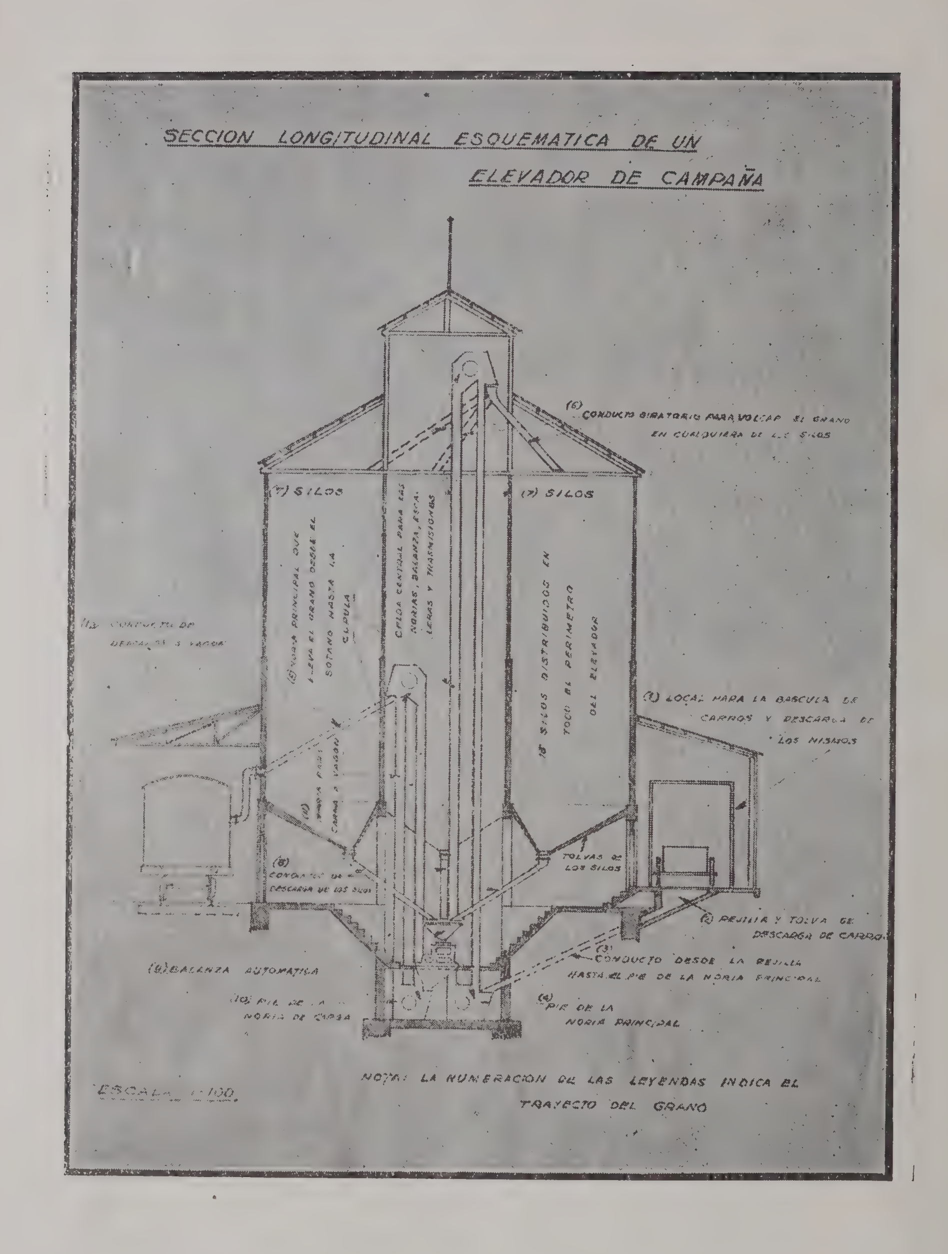
EL PLAN DE CONSTRUCCIONES Y SU FINANCIACION

El proyecto de Ley prevé la construcción y explotación de un sistema general de elevadores de granos, de campaña y terminales, para almacenamiento, transferencia, limpieza y acondicionamiento de granos. Corresponde, pues, describir brevemente los instrumentos que servirán para el movimiento de los granos a granel y su funcionamiento.

ELEVADORES DE CAMPAÑA

El elevador de campaña es generalmente una construcción *sui generis,* de altura variable entre 12 y 18 metros, cuya capacidad depende del distrito que deba servir. Ubica generalmente en terrenos del ferrocarril, contando con desvío propio que permite el atraque de vagones a la boca de descarga del granero. Su mecanismo, que difícilmente puede ser más sencillo, ha sido descripto así:

> Se compone de una pequeña casilla, agregada al costado del cuerpo central, donde se encuentra la báscula de pesar carros y la boca del sótano o tolva, donde se vuelca el cereal que aquél conduce. Una palanca, inclinando ligeramente el carro hacia atrás, produce su descarga inmediata por fuerza de gravitación. En otra casilla, o bien dentro del mismo elevador, se halla el motor de 10 a 15 caballos que acciona toda la maquinaria del establecimiento, consistente de un elevador a baldes que levanta el grano del sótano al piso superior, donde en forma de chorro es dirigido a cualquiera de los compartimientos-depósitos que se desee llenar o al vagón de ferrocarril colocado en el desvío inmediato, y la máquina limpiadora de granos con que algunos elevadores cuentan. En Estados Unidos, como en Canadá, la tendencia casi unánime es a dejar la limpieza de granos para el terminal, de manera que la mayoría de los elevadores últimamente construídos en uno y otro país, carecen de la mencionada maquinaria, economizando de este modo alrededor de $ 500 o|s. Entre las características más importantes de la disposición interior del elevador, figura el número de compartimientos con que cuente. Ello puede variar por diferentes causas. En la región del Pacífico noroeste, la cantidad de variedades y grados de cereales es tal vez mayor que en cualquiera otra parte de los Estados Unidos, lo que ha determinado la necesidad de un mayor número de compartimientos, para almacenarlos por separado. Influye también principalmente en aquel sentido, la circunstancia de pertenencia del elevador. Cuando es independiente, su dueño sólo precisa tantos compartimientos como variedades y grados de granos acostumbre a comprar, siendo, por lo tanto, entre 8 y 10, el número de compartimientos más general. Cuando se trata de uno cooperativo, la tendencia es aumentar el número de compartimientos. En el Canadá, los de la United Grain Growers, que pueden considerarse típicos entre los de su especie y donde buena parte de la cosecha se recibe por partidas separadas, a conservar la identidad del grano, el número de compartimientos llega a 17. Su tamaño varía según el caso y la capacidad del elevador, de acuerdo a que su clasificación encuadre en una u otra de dichas categorías. No existe un modelo propiamente uniforme de elevador local por más que las características generales del edificio y disposición interior sean muy parecidas. Aparte de los tipos que cada constructor propicia, influyen las necesidades especiales, requerimientos o simples preferencias del propietario.


SECCION LONGITUDINAL ESQUEMATICA DE UN
ELEVADOR DE CAMPAÑA
(6) CONDUCTO GIRATORIO PARA VOLCAR EL GRANO
(7) SILOS
(7) SILOS
CELDA CENTRAL PARA LAS
NORIAS, BALANZA, ESCA-
LERAS Y TRANSMISIONES
18 SILOS DISTRIBUIDOS EN
TODO EL PERIMETRO
DEL ELEVADOR
(1) LOCAL PARA LA BASCULA DE
CARROS Y DESCARGA DE
LOS MISMOS
TOLVAS DE
LOS SILOS
(8)
(2) REJILLA Y TOLVA DE
DESCARGA DE CARRO
(3) CONDUCTO DESDE LA REJILLA
HASTA EL PIE DE LA NORIA PRINCIPAL
(9) BALANZA AUTOMATICA
(4) PIE DE LA
NORIA PRINCIPAL
NOTA: LA NUMERACION DE LAS LEYENDAS INDICA EL
TRAYECTO DEL GRANO
ESCALA 1:100

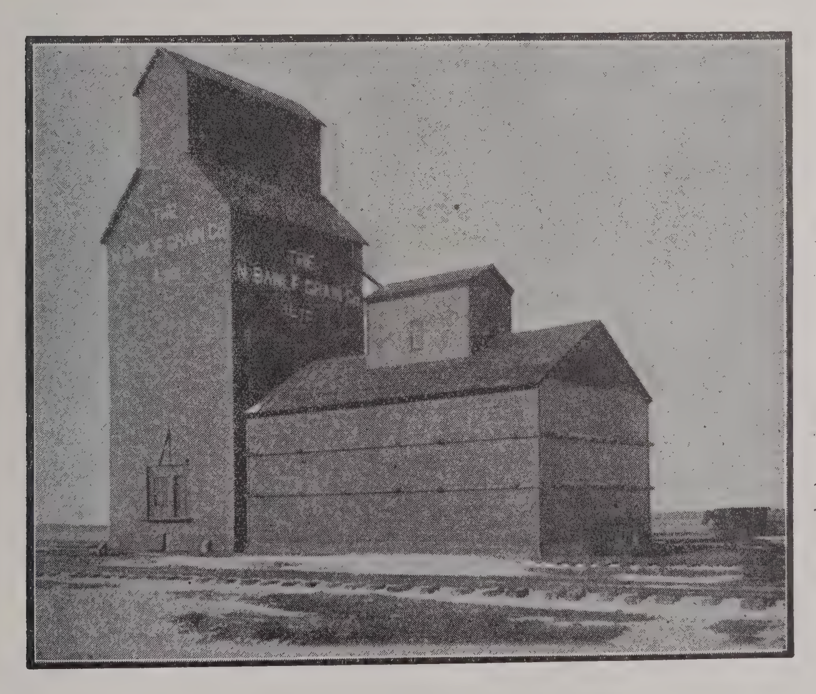
El corte longitudinal esquemático de un elevador que acompaña estas páginas, indica claramente el itinerario seguido por los granos dentro del elevador.

La capacidad de almacenamiento dependerá de la producción local y coeficiente de giro o de aprovechamiento del elevador.

En principio, el elevador local no es ni debe ser un lugar de almacenamiento permanente de cereales, sino provisional. Se ha observado en la práctica que para que el costo de funcionamiento por unidad resulte razonable, aquél debe llenarse, por lo menos, tres veces; resulta económico, si llena cinco, y realmente remunerativo si excede y llega hasta diez, que es el máximo observado en otros países. Es decir que, sobre tal base, se piensa que la capacidad media más económica es un quinto de la producción probable del distrito a servir, avaluada sobre el término medio de los últimos diez años.

Sobre tales bases se ha planeado los sistemas de Sud Africa, India y New South Wales (Australia).

Ahora bien, como la producción anual de granos no es idéntica en cada distrito y la ventaja de la standardización de los elevadores es evidente, la Comisión considera que se debiera adoptar diez tipos de elevador, a saber: de 1.000, 2.000, 3.000, 4.000, 5.000, 6.000, 8.000, 10.000, 12.500 y 15.000 toneladas de capacidad de almacenamiento.

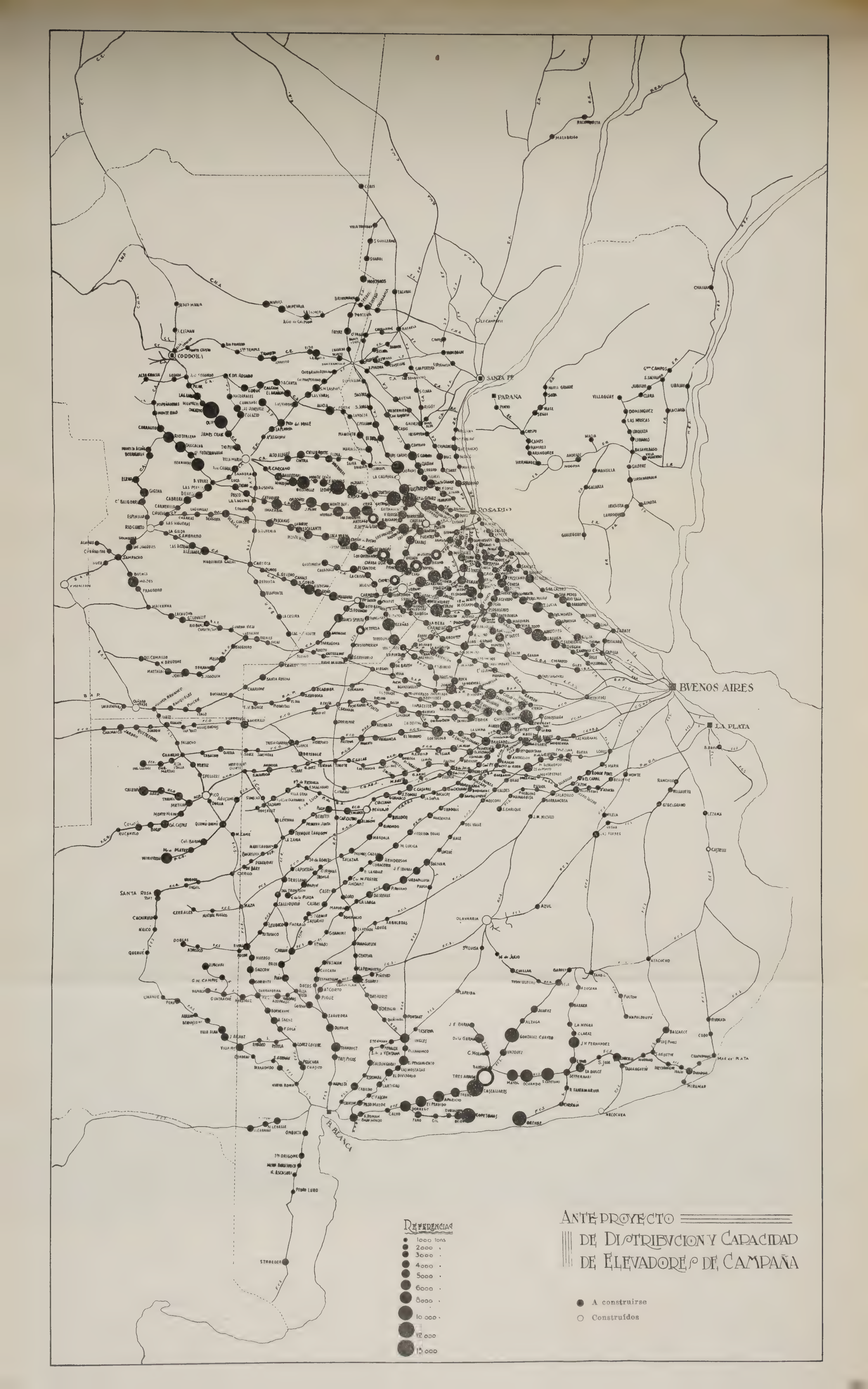


Un elevador de campaña en el Canadá

En el Apéndice, se encontrará un estado completo demostrativo de las salidas de granos por estación durante un período de cinco años y la capacidad del elevador correspondiente, del cual se anticipa aquí un resumen:

Anteproyecto de elevadores de campaña. — Cantidad y capacidad

FERROCARRIL	CANTIDAD DE ELEVADORES DE CADA TIPO POR FERROCARRIL										Cantidad total por ferrocarril	Capacidad en toneladas por ferrocarril
	1000	2000	3000	4000	5000	6000	8000	10000	12500	15000		
Central Argentino......	69	40	47	31	20	18	10	3	1	—	239	744.500
Sud..................	104	46	23	11	7	5	2	3	1	1	203	447.500
Oeste................	60	28	18	8	3	3	1	—	—	—	121	243.000
Pacífico..............	43	24	17	3	—	3	1	—	—	—	91	180.000
Gral. Pcia. Bs. As......	26	17	6	3	1	—	—	—	—	—	53	95.000
Central Córdoba	14	9	9	3	2	1	—	—	—	—	38	87.000
Rosario a P. Belgrano..	15	6	4	2	3	2	1	—	—	—	33	82.000
Pcial. de Santa Fe.....	14	6	1	3	—	—	—	—	—	—	24	41.000
Entre Ríos............	28	4	—	—	—	—	—	—	—	—	32	36.000
Pcial de Bs. As........	13	5	1	—	—	—	—	—	—	—	19	26.000
Midland..............	14	4	—	1	—	—	—	—	—	—	19	26.000
Central de Bs. As......	5	8	1	—	—	—	—	—	—	—	14	24.000
Central N. Argentino...	3	2	2	1	—	—	—	—	—	—	8	17.000
Rural a Rafaela........	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3.000
Nord Este Argentino...	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2.000
Cantidad total de elevadores de cada tipo...	413	199	129	66	36	32	15	6	2	1	899	—
Capacidad total en toneladas por cada tipo de elevador............	413.000	398.000	387.000	264.000	180.000	192.000	120.000	60.000	25.000	15.000	—	2.054.000


ANTE PROYECTO
DE DISTRIBUCION Y CAPACIDAD
DE ELEVADORES DE CAMPAÑA
A construirse
Construidos
REFERENCIAS
1000 tons
2000
3000
4000
5000
6000
8000
10.000
12.000
15.000
BUENOS AIRES
LA PLATA
ROSARIO
SANTA FE
PARANA
CORDOBA
B. BLANCA
OLAVARRIA
AZUL
MAR del PLATA
SANTA ROSA
NECOCHEA

Cuando la producción de granos pasara de 5.000 toneladas, debería construirse un elevador de 1.000 y cuando fuera superior a 10.000, de 2.000 y así sucesivamente.

¿Cuál sería entonces, se preguntará, la situación de los agricultores de aquellos puntos en que la producción no llegara a 5.000 toneladas?

Desde luego y en principio, los derechos de todos los agricultores son iguales, pero cuando las remesas de una estación no justificaran la existencia de un elevador no podría esperarse que el Estado lo construyera, como, por lo demás, ocurre con todos los servicios públicos.

Sin embargo, tratando de obviar el inconveniente la Comisión piensa que en tales casos el cereal podría remitirse en bolsas y por tren hasta el elevador más próximo, devolviéndose las bolsas vacías al remitente. El flete de retorno sería insignificante. En cuanto al recargo de flete del cereal, el Directorio tendría que hacer los arreglos correspondientes con los ferrocarriles para que se computase como un solo envío directo desde la estación de origen hasta la de destino final.

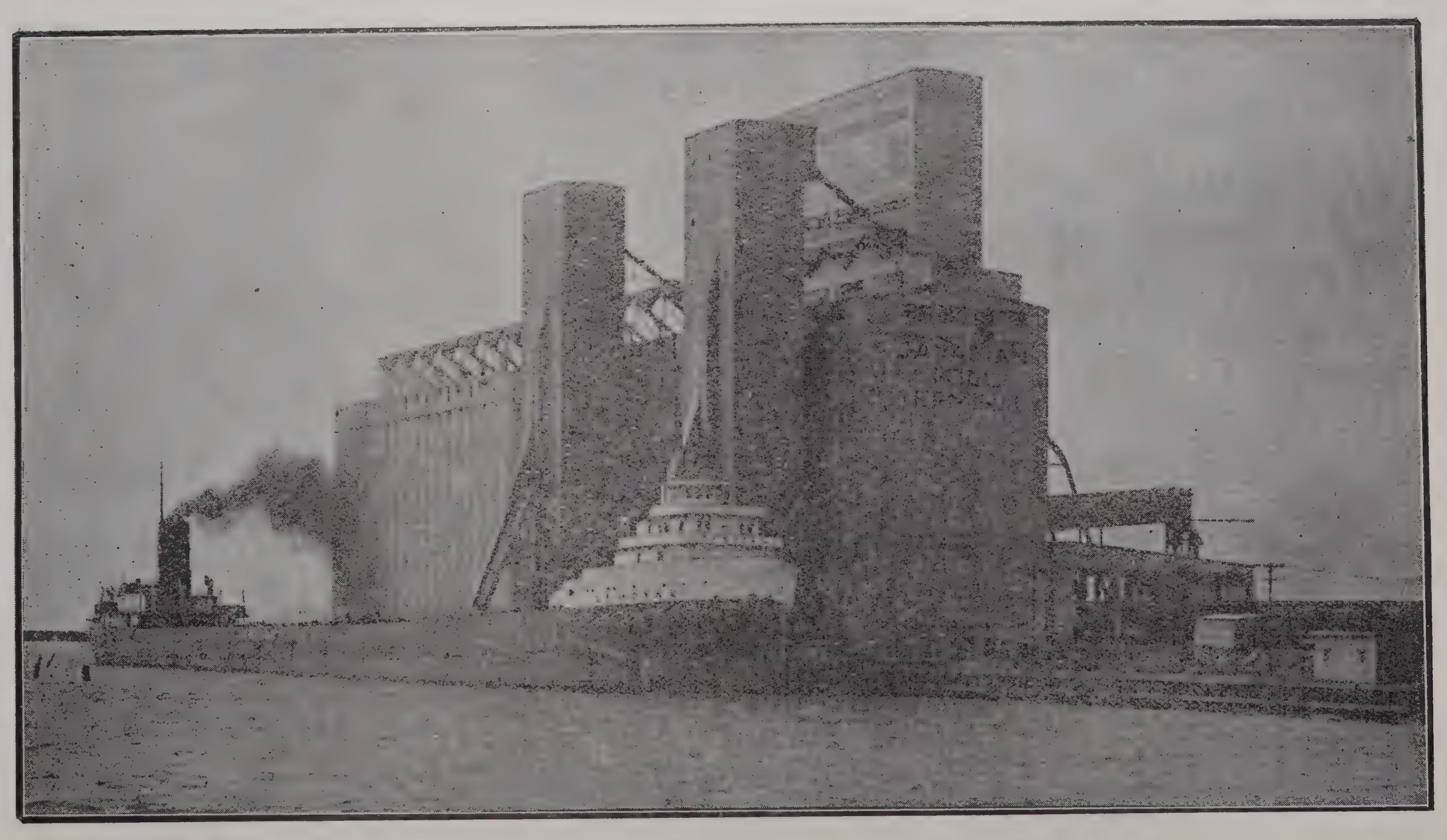
La Comisión entiende que los elevadores de campaña a construir no deben estar provistos de máquinas limpiadoras por las siguientes razones:

Aunque generalmente se supone que una de las funciones del elevador local es limpiar el grano, en la práctica sucede que sólo una ínfima proporción es limpiada allí. De una encuesta realizada por la Federal Trade Commission de Estados Unidos sobre 6.882 elevadores, se obtuvo los siguientes resultados:

Elevadores locales dotados de maquinaria para limpiar el grano según pertenencia

TIPO DE ELEVADOR	Porcentaje sobre los de su clase	
	Tienen maquinaria	No tienen maquinaria
	%	%
Elevadores de cadena	32	68
» independientes	60	40
» de molinos	50	50
» cooperativos	60	40
Término medio general	50 %	50 %

Como es fácil comprender, la existencia de maquinaria no supone de por sí prueba de que el grano se limpie sistemáticamente. En realidad, gran parte de esa maquinaria ha quedado en los elevadores de tiempo atrás y en la actualidad no se usa. Hecha esa salvedad, haremos notar que las grandes compañías elevadoras son las que menos acostumbran limpiar el grano. La razón es que generalmente poseen terminales propios o facilidades terminales equivalentes, siéndoles más cómodo realizar la operación en conjunto que fraccionada, compensándoles la diferencia por falso flete sobre las impurezas. La United Grain Company y la Saskatchewan Elevator Company, las dos poderosas organizaciones cooperativas de Canadá que funcionan sobre las mismas bases de los elevadores de cadena, en cuanto a la manipulación de granos, también dejan para el terminal la limpieza del grano, según se nos manifestó en sus Oficinas de Winnipeg. Los elevadores cooperativos que funcionan individualmente son los que más emplean la limpieza en el local. La razón es que el chacarero prefiere recibir el desecho y como él es el dueño del elevador, de él depende en definitiva la resolución del asunto.



Nuevo elevador terminal del Canadá Wheat Pool en Port Arthur (Canadá)

Piensa igualmente que la desecación del maíz debe dejarse para los terminales dentro de una zona no mayor de 200 kilómetros de los puertos, pues el grano con exceso de humedad puede perfectamente resistir ese trayecto. Luego, en puntos estratégicos, algunos de los elevadores podrían estar dotados de tales máquinas.

El costo de una clasificadora pequeña es como de $ 5.000 y de una secadora $ 15.000.

A fin de que pueda formarse una idea general de la distribución de los elevadores de campaña, la Comisión ha confeccionado el siguiente gráfico, formulado en base a las salidas de cereales y maíz por estación, durante los últimos cinco años, no incluyéndose el lino por la razón ya explicada de que su transporte a ultramar exige el embolsamiento. Se marcan con círculos blancos los elevadores de campaña actualmente existentes, cuyo detalle se encontrará en el Apéndice. Se trata de un simple anteproyecto, siendo entendido que los asesores técnicos del Departamento de Graneros Públicos deberían pronunciarse oportunamente sobre este y otros aspectos del problema.

ELEVADORES TERMINALES

La denominación de "terminal" exige una previa definición de las cuales tal vez la más sencilla y comprensible sea describirlo como el punto de concentración y depósito de los granos que convergen a los grandes centros de transacciones cerealistas que se conocen con el nombre de "mercados", de donde pasan directamente al consumo o a la exportación, según sea el caso.

En Estados Unidos, donde el mercado doméstico es el principal, los más importantes ubican en ciudades interiores como Chicago, Minneápolis y Kansas City y en Canadá, que es eminentemente exportador, en las bocas de salida al mar, Vancouver, Port Arthur, Fort - William y Montreal. En la Argentina que exporta el 70 % de la producción, los principales terminales deberían, pues, ubicarse en Rosario, Buenos Aires y Bahía Blanca, etc.

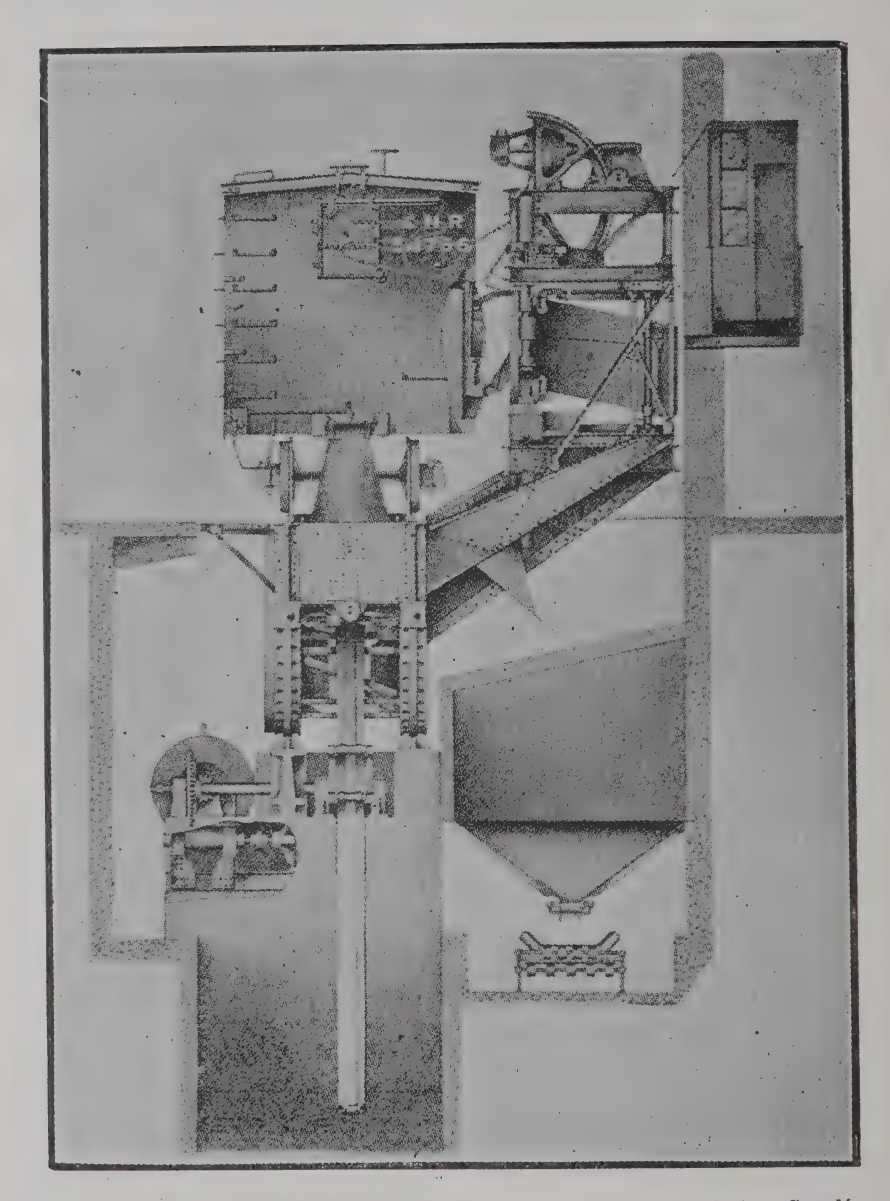
La estructura de este género de construcciones es familiar a todos los habitantes del país, por lo cual pasaremos por alto su descripción.

Nuestros actuales elevadores portuarios, por su limitadísima capacidad de almacenamiento, entran más bien en la categoría de elevadores de transferencia marítima, es decir, de simple mecanismo para la carga de granos a granel a los vapores, como lo demuestra el hecho de que con una capacidad actual de almacenamiento de 250.000 toneladas, han movido en el último año, aproximadamente, 10.000.000 de toneladas.

Los nuevos elevadores, por su capacidad y finalidades, participarían a la vez, de ambos caracteres, pero, primariamente, de almacén de la producción nacional de granos y subsidiariamente de mecanismo de transferencia marítima.

NUMERO Y CAPACIDAD NECESARIA

Según estadísticas de carácter oficial, obtenidas por la Comisión, la exportación total de granos durante el último quinquenio, ha sido como sigue:



Descargador automático de granos instalado en un terminal de Port Arthur, Canadá (se levanta un extremo del vagón para que el grano salga por el otro)

Estadística de las exportaciones de granos

Por especies y años — En toneladas

AÑOS	TRIGO	MAÍZ	LINO	AVENA	CEBADA	CENTENO	TOTALES POR AÑO
1927	4 221.729	8.340.930	1.885.897	603 611	297.156	136.054	15.485.377
1926	2.034.773	4.907.012	1 673.081	510.885	173.289	74 007	9.373.047
1925	2.993.423	2.935 956	960.707	433.010	59.376	5.411	7.387.883
1924	4.384 198	4.526.660	1.357.784	729.035	192.340	80.896	11.270.921
1923	3.721.857	2.859.215	1 035 788	458.453	62.323	70.049	8.207.685
Térm. medio por año.	3.471.196	4.713.954	1.382.651	546.999	156.898	73.283	10.344.983

Subdivididas las exportaciones por puertos de embarque resulta que Rosario marcha a la cabeza de todos con 33 % del total, según puede verse en el siguiente detalle:

Resumen de las exportaciones de granos

(Término medio anual de 5 años)

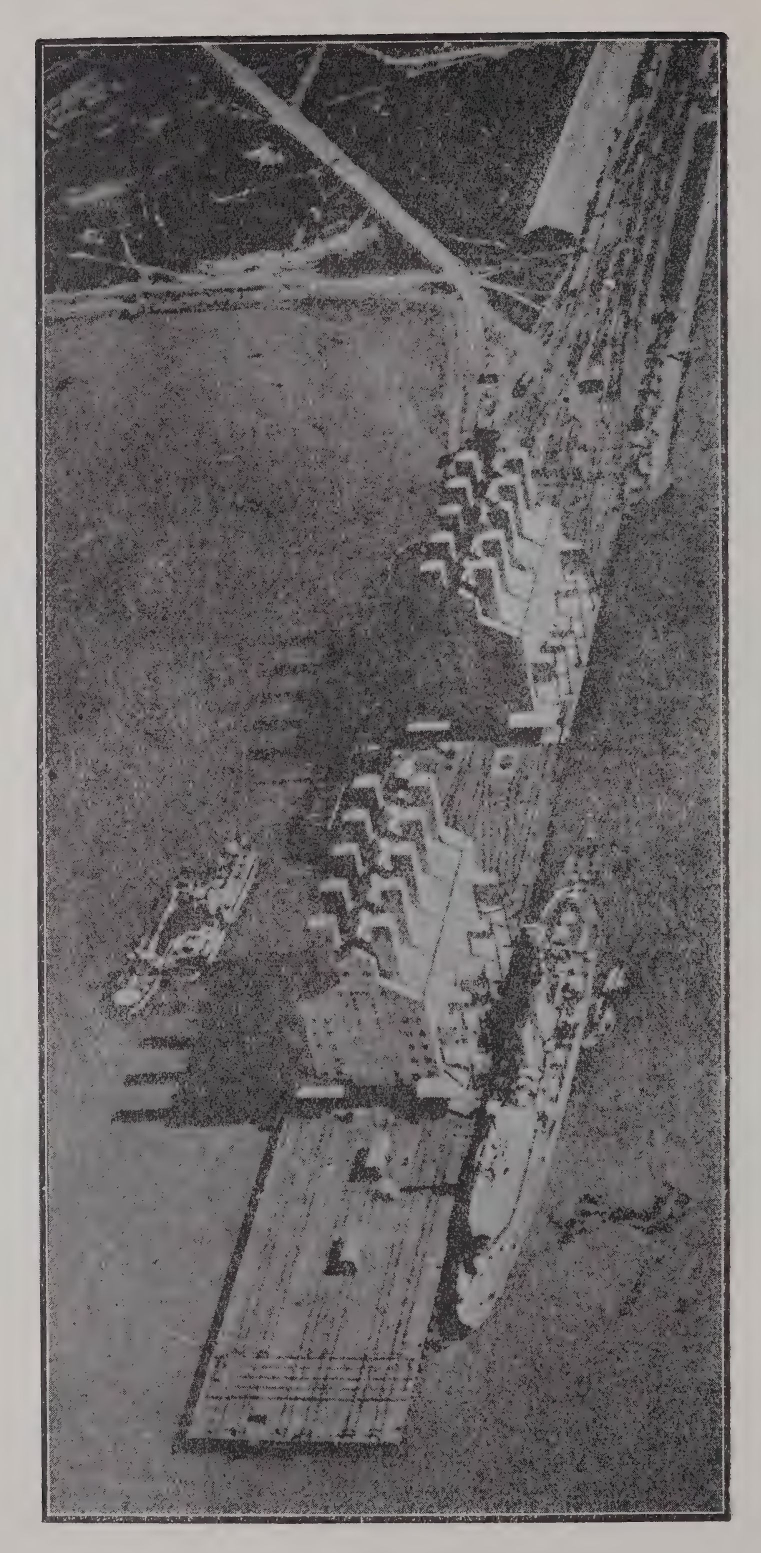
PUERTOS	Toneladas por año	Porcentaje
Buenos Aires..........................	2.674.530	26
Rosario...............................	3.417.226	33
La Plata..............................	279.833	3
Bahía Blanca..........................	1.784.780	17
Santa Fe..............................	539.123	5
San Nicolás...........................	726.123	7
Otros puertos.........................	923.357	9

Teniendo en cuenta que debe existir una cierta relación entre la capacidad terminal y la interior, que en Estados Unidos es de 50 % y en Canadá de 80 % de terminal con respecto a local y en vista de que la situación de la Argentina es similar a la última por ser ambos países eminentemente exportadores, pero considerando a la vez que las condiciones climatéricas de aquel territorio exigen una más rápida concentración de granos durante una estación dada — verano —, la Comisión opina que tal vez 66 % sea un término medio prudencial para la Argentina.

Tomando por base la mencionada capacidad interior de dos millones de toneladas (2.000.000) correspondería, pues, una capacidad terminal de almacenamiento de 1.320.000 toneladas, repartidas entre todos los puertos de la Nación.

Ahora bien, como según el resumen inserto entre páginas 192 y 193 la capacidad terminal actualmente existente en la Argentina es de sólo 330.000 toneladas y lo concedido 100.000 toneladas aproximadamente, quiere decir que habría que construir aproximadamente 900.000 toneladas más.

El siguiente cuadro pone de manifiesto la situación actual y las necesidades futuras por cada puerto de salida de granos, haciéndose presente que no se toma en cuenta el lino:



Elevadores de granos en el Puerto Ingeniero White, (B. Blanca)

Elevadores terminales

Capacidad total necesaria y capacidad existente

PUERTOS	Total necesario		Capacidad actual	Concesiones acordadas	Capacidad a construir
	%	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Buenos Aires:					
Puerto Madero y Dock Sud...	26	343.200	139.600	—	103.600
Puerto Nuevo...			—	100.000	
Rosario...	33	435.600	38.600	—	397.000
La Plata...	3	39.600	9.350	—	30.250
Bahía Blanca:					
Puertos Galván e Ingeniero White	17	224.400	117.070	—	106.330
Santa Fe...	5	66.000	5.000	—	61.000
San Nicolás...	7	92.400	—	—	92.400
Otros puertos:					
San Martín...	9	118.800	4.500	—	96.300
Villa Constitución...			18.000	—	
Otros...			—	—	
Totales...	100	1.320.000	332.120	100.000	886.880

A título informativo se reproducen a continuación los reglamentos de los elevadores actualmente existentes en los tres principales puertos del país.

REGLAMENTO DEL ELEVADOR Y GRANEROS

Ferrocarril Central Argentino

Artículo 1º — Todos los granos destinados al elevador deberán venir dirigidos a consignación del depositante, Elevador y Graneros Ferrocarril Central Argentino, Dique Nº 2, Puerto Madero.

Art. 2º — Por las operaciones fuera de horas hábiles o en días domingo y feriados, se cobrará precio convencional.

Art. 3º — La Compañía se reserva el derecho de rehusar el recibo de mercaderías en los depósitos, como asimismo la carga de buques cuando lo juzgue conveniente.

Art. 4º — Para facilitar el movimiento de los vagones, la Compañía se reserva el derecho de descargarlos por cuenta del consignatario a cualquier hora, de día o de noche, entendiendo que si no pueden ser descargados directamente a bordo cuando lleguen, lo serán a pila, aun en los casos que haya buque a la carga, si éste por cualquier causa no está en condiciones o no puede dársele atraque en tal forma para recibir todos los vagones que haya diariamente.

Art. 5º — La Compañía no se compromete a facilitar espacio en sus depósitos para guardar separadamente las consignaciones para un exportador, procedente de diferentes remitentes o estaciones, ni tampoco para clasificar sus cereales. Se cobrará un centavo y medio adicional por cada bolsa de las consignaciones que sean clasificadas mientras se descarguen.

Art 6º — No se admiten transferencias sin traspilar los granos en bolsas o removerlas de silo, salvo que sean por existencia total o por la cantidad que resulte en una o más pilas o silos y previo abono de los gastos.

Art 7º — Los precios para granos en bolsas, trigo, lino, maíz, etc., son por cada bolsa que no pase de 70 kilos y las que pesen más de 70 kilos serán reducidas a este peso por cuenta de los interesados.

Art. 9º — Los depositantes no podrán ocupar mayor número de silos que los necesarios para almacenar la cantidad de granos que tengan en el elevador, y se cobrará por entero el almacenaje de cada silo adicional que se ocupe.

Art. 10. — Al terminarse cada embarque todo silo empezado y no terminado, su contenido será transilado y pesado por cuenta del interesado para establecer la merma habida en la operación.

Art. 11. — La Compañía no responde por el peso, averías, incendios u otros siniestros o por el deterioro proveniente de vicio propio de los granos, ni por la merma que resulte de la limpieza o ventilación, y todo riesgo será por cuenta de los dueños de la mercadería.

Art. 12. — La Compañía se reserva el derecho de mover el grano de un silo a otro, de rehusar el recibo en sus depósitos de granos en mal estado y también de remover por cuenta de su dueño lo que empiece a deteriorarse.

Art. 13. — Por trabajos no mencionados, los precios serán convencionales.

Art. 14. — Previa solicitud de los interesados la Compañía expide certificados de depósito contra las mercaderías depositadas en el elevador, en cantidad no menos de cien (100) toneladas por cada certificado y sin recargo de gastos por este servicio.

(NOTA — Ver en el apéndice pág. 51 los reglamentos del Puerto de Rosario y Bahía Blanca).

GRANEROS REGIONALES

Se entiende por ''granero o elevador regional'' aquellos ubicados en puntos intermedios entre los de campaña y los terminales, o sea los destinados a concentrar la producción de grandes zonas para de allí reexpedirla a los mercados cerealistas.

Como algunas personas y entidades han hecho referencia a esta clase de graneros, la Comisión cree de su deber explicar por qué su existencia no se prevé dentro del sistema por ella proyectado.

En primer término, los elevadores regionales sólo han existido en el Canadá, donde fueron reclamados en 1906 por los agricultores con el objeto, decían, de facilitar el aprovechamiento de los vagones, apresurando de ese modo la salida de las cosechas: Harán viajes cortos y su eficiencia se multiplicará tres o cuatro veces, argüían. Además, agregaban, recibiremos pesos y grados oficiales y, en todo caso, podremos vender el grano u obtener dinero sobre él con mucha mayor facilidad que en el mercado local.

La Royal Commission de 1906, llamada a dictaminar sobre el asunto, se pronunció en contra, fundada en que el doble movimiento de carga y descarga demandaría doble gasto, doble pasaje, extra pérdidas por mermas, recargo en flete por terminal y finalmente de que cuando no faltaran vagones o una vez conseguido un vagón, nadie ocuparía los elevadores. No obstante esto, el Gobierno, cediendo a la presión de los productores, procedió a construir, entre los años 1914 - 1915, algunos elevadores regionales.

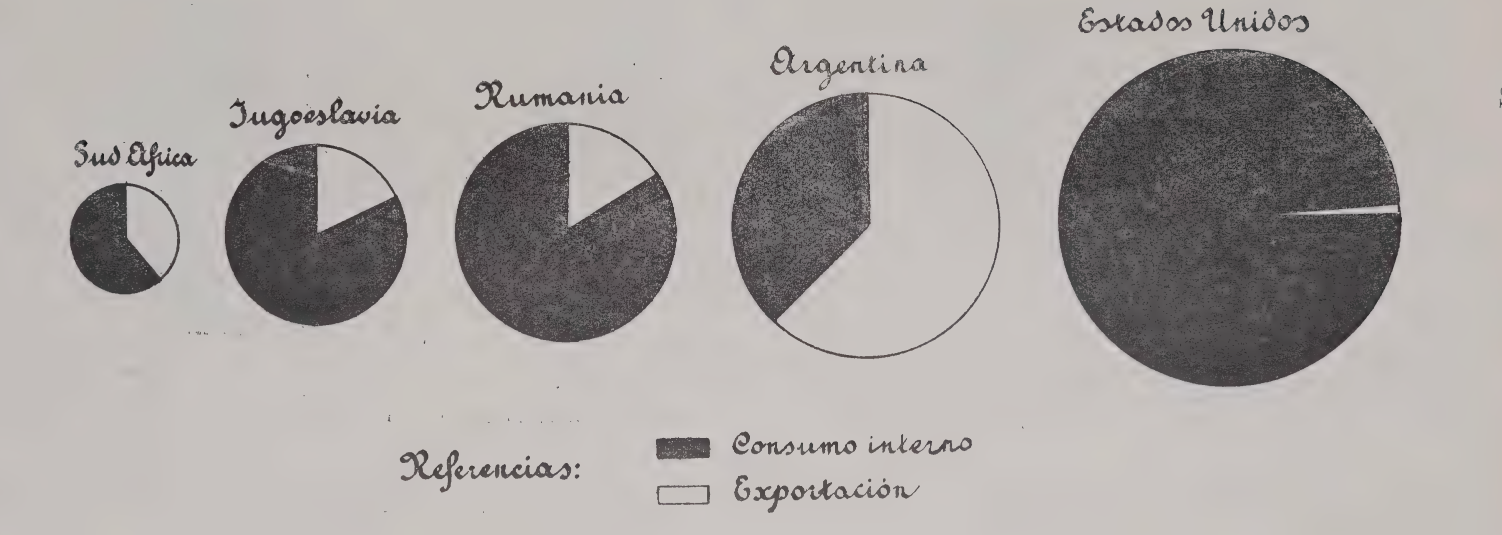
Las esperanzas de los agricultores y del gobierno se vieron defraudadas en la práctica y el Directorio de una de las principales compañías de elevadores del Canadá explicaba así las causas del fracaso:

''Cuando un agricultor despacha su grano de la campaña, es obvio que se trata de elegir el mercado. Tal mercado es por el momento Fort William - Port Arthur, y lo será por mucho tiempo, mientras no se

Maíz.

Relación entre producción, consumo interno y exportación en cinco países exportadores.

(Término medio de tres años, 1924 a 1926)



desenvuelvan otros centros comerciales de su importancia. Las construcciones de graneros no constituyen formación de mercados. Los graneros interiores nunca tendrán el valor de los terminales de Fort William, sencillamente porque no tienen la misma utilidad. Los elevadores de Fort William no tienen nada de extraordinario y el grano que allí va, no deriva su valor del hecho de depositarse en ese punto: eso es únicamente un resultado incidental al transporte y movimiento de granos. El hecho de que éstos adquieran valor comercial cuando llegan a esos elevadores, se debe a que recién entonces se encuentran inmediatamente en disposiciones de ser expedidos a los mercados de consumo o exportación. Estas condiciones no pueden suplirse por el mero hecho de construir elevadores en otra parte. Se pensó, es cierto, al tiempo de decidir la construcción de esos graneros, que contribuirían a aliviar el servicio de transporte, aliviando la escasez de vagones, pero tal espectativa no ha sido satisfecha también en la práctica. Cuando alguien carga un vagón en la campaña, entiende, como es lógico, despacharlo a los verdaderos mercados de venta, en vez de detenerlos a mitad de camino para descargarlo en un granero regional, incurriendo en el gasto de descarga, pérdida de tiempo en obtención de un nuevo vagón, carga, recargo de tarifa por inclusión de dos terminales, etc. ¿Cuál podría ser el interés de un fletador, una vez que ha conseguido vagón, en cortar la jornada para usar uno de estos graneros interiores? Se dijo también al tiempo de construcción, que ellos permitirían al agricultor la obtención de créditos mediante descuento del recibo de almacenaje hasta el momento de efectuar la venta. Esto parecería razonable, en cierto modo, pero lo cierto es que el mismo resultado podría obtenerse descontando el recibo del elevador local. El valor del grano depositado en un granero del Gobierno no será mayor que almacenado en un elevador local. En definitiva, el resultado práctico está siendo que los graneros interiores no realizan operaciones que justifiquen ni con mucho la inversión del capital empleado en su construcción''.

Por las razones expuestas, que la Comisión encuentra fundadas, se declara contraria en absoluto a la construcción de elevadores regionales.

Desde luego, esta conclusión no se aplica a los elevadores que como anexo de los molinos se construyen en las ciudades para recibir y almacenar los granos destinados a molienda.

FINANCIACION DEL PLAN

Aunque el costo de construcción de un elevador está en definitiva supeditado al material que se adopte y capacidad a construir, es decir, a factores de carácter técnico que tendrán que ser resueltos más adelante por el Departamento de Graneros Públicos, la Comisión ha considerado indispensable efectuar un cálculo aproximado del costo por unidad a fin de avaluar así el de conjunto.

Es sabido que el costo por tonelada de capacidad disminuye progresivamente a medida que aumenta la del elevador, en forma tal que la disminución de costo entre un elevador de 810 toneladas y uno del doble puede llegar hasta 20 %.

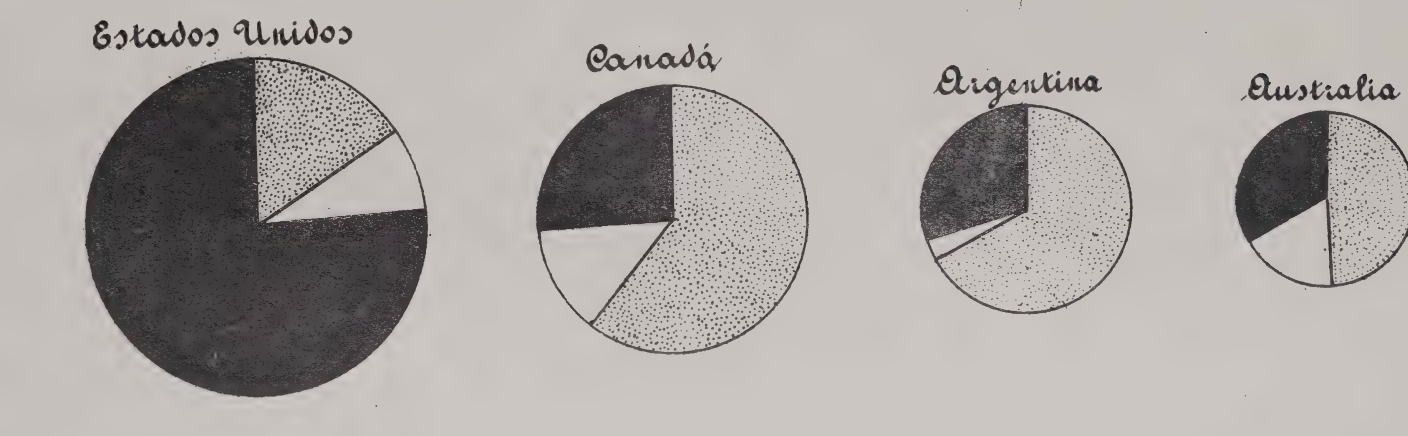
Según cálculo e informaciones de diversas fuentes debidamente contraloreadas, podría calcularse un costo medio por tonelada de $ 50 m/n, para los elevadores de campaña.

Sobre la base de una capacidad interior de 2.000.000 de toneladas, el programa de elevadores de campaña demandaría un gasto equivalente a $ 100.000.000 m/n, a proveer íntegramente por el Departamento Nacional de Graneros Públicos.

Trigo.

Relación entre producción, consumo interno y exportación en cuatro países exportadores.

(Término medio de cuatro años, 1922 a 1925)



Referencias
- Consumo interno
- Exportado como trigo
- id. id. harina.

Simultáneamente con esto sería indispensable asegurar en todos los puertos de la Nación, una capacidad terminal aproximada a 1.320.000 toneladas, de la cual, como queda dicho, existen ya 330.000 toneladas, debiendo, en consecuencia, construirse 1.000.000 de toneladas más, en números redondos. A un costo unitario de $ 80 por tonelada (sin incluir naturalmente obras portuarias), esto representaría un gasto de $ 80.000.000 moneda nacional.

A juicio de la Comisión no sería indispensable que fuera exclusivamente el Gobierno quien hubiese de proveer tal capacidad total, porque la experiencia nos ha demostrado ya que el capital privado, que ha provisto prácticamente toda la capacidad portuaria existente, tomaría también una gran participación en la expansión que crearía la implantación del sistema de elevadores de campaña.

Por de pronto ya hay pedidos de espacios en los puertos para construir elevadores con una capacidad que no se ha determinado, pero que puede calcularse en 100.000 toneladas y es de suponer que en cuanto se implante el sistema de elevadores interiores, tanto los cerealistas como las empresas ferroviarias ampliarán quizás su actual capacidad portuaria.

Por otra parte, teniendo en cuenta las modalidades de nuestro comercio de granos, puestas de manifiesto en el análisis hecho a continuación, del cual resulta que dos firmas contralorean el 54 % de las exportaciones totales y que ambas tienen ya solicitado espacio en el Puerto Nuevo de la Capital, la Comisión piensa que en principio, el Estado sólo tendría interés en asegurar capacidad terminal para 25 % del total, a fin de que en ningún caso y bajo ningún pretexto, el comercio independiente pudiera carecer de las facilidades indispensables para el normal desenvolvimiento de sus operaciones.

Ahora bien, sobre un total de 1.320.000 toneladas, dicho 25 % representaría 330.000 toneladas, cuyo costo no llegaría a $ 30.000.000 m/n.

Quiere decir, pues, que aun cuando la realización del programa completo de construcciones pudiera eventualmente llegar a demandar hasta los 180.000.000 de pesos previstos en la base Nº 6 del proyecto de ley adjunto, es más que probable que su monto se reduzca a menos de pesos 130.000.000, si el capital privado continuara como hasta ahora satisfaciendo las exigencias del comercio de exportación.

No nos arredra, sin embargo, la magnitud del esfuerzo a exigir de las finanzas de la Nación porque tenemos conciencia plena de su enorme potencialidad económica, de las ventajas del sistema a implantar y de los beneficios netos que para el país representará, y estamos ciertos de que así lo entenderán también los hombres llamados a pronunciarse en definitiva al respecto.

Por otra parte, la ejecución completa del plan no será obra de un día, sino que demandará un período variable alrededor de 5 años, de tal manera que la emisión de los títulos se haría gradualmente en series tal vez no superiores a $ 30.000.000 m/n por año, suma en realidad insignificante para la Nación Argentina.

El tipo y condiciones propuestos para la emisión de bonos ha merecido también preferente consideración de la Comisión, tomando debidamente en cuenta los antecedentes que existen y las condiciones actuales del crédito interno y externo de la Nación.

El proyecto del ex - Ministro señor Ezequiel Ramos Mexía, formulado en 1912, preveía la emisión inmediata de un empréstito de $ 25.000.000 oro sellado, con un interés de 4½ por ciento anual y 1 % de amortiza-

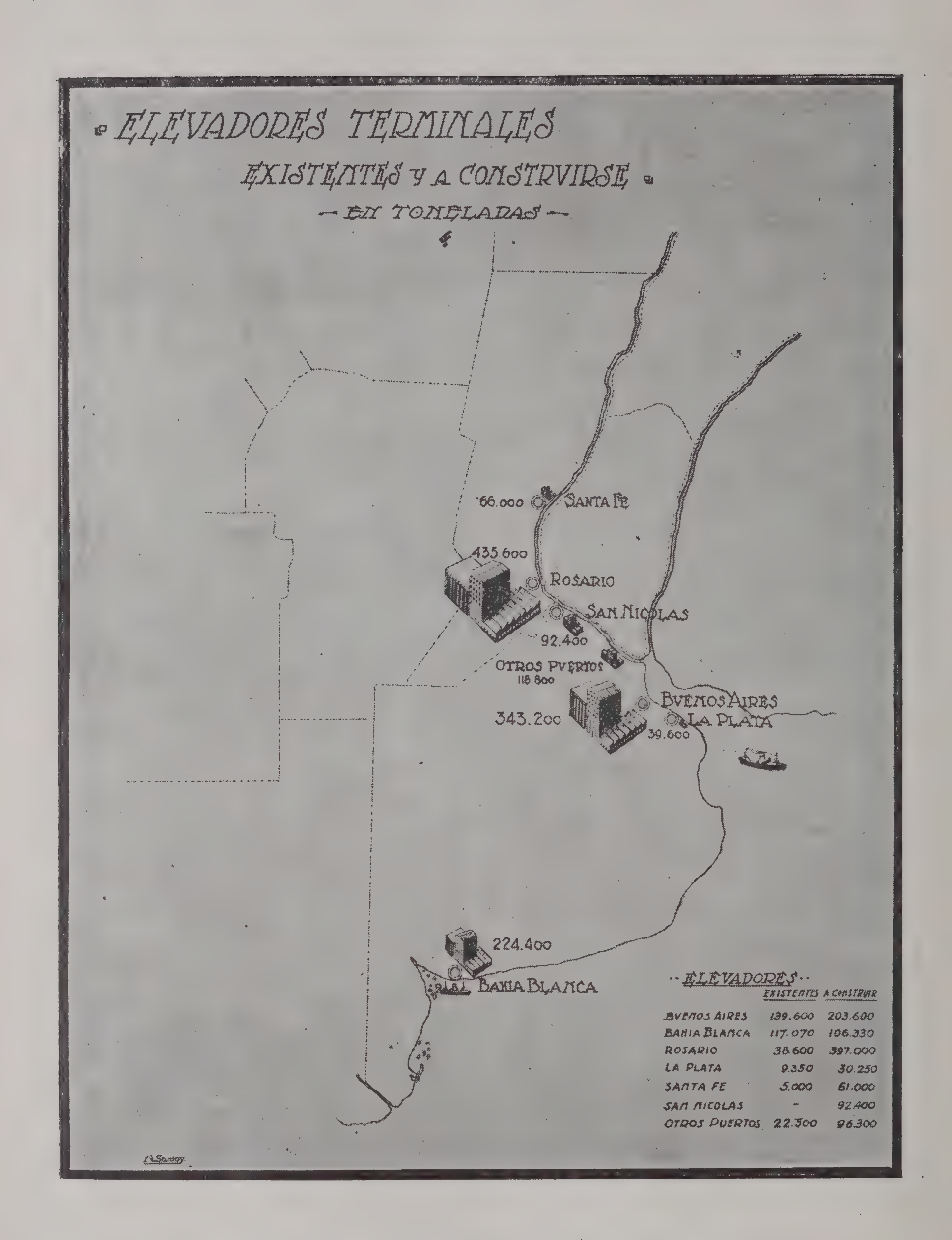
ción mínima. En el proyecto que el P. E. envió al H. Congreso en 1925, a iniciativa del ex - Ministro doctor Horacio Calderón, se autorizaba a emitir un empréstito de $ 50.000.000 m/n, con 5 % de interés y 1 % de amortización. Por último, el proyecto elaborado por el ex - Ministro doctor T. A. Le Breton, sobre contralor del comercio de granos, autorizaba la construcción de elevadores por el Gobierno mediante un empréstito de $ 50.000.000 m/n, o por particulares, con la garantía de 6 % anual sobre el capital invertido.

Ninguno de los tres proyectos fija el tipo de emisión para los títulos, lo que por cierto, habría facilitado al P. E. la contratación del empréstito.

En el proyecto presentado por los diputados A. M. Bas y R. M. Ortiz, en junio de 1920, se autorizaba la emisión de un empréstito interno de $ 300.000.000 m/n, al 7 % de interés anual y con el 1 % de amortización, admitiendo que las obras podían pagarse con la entrega de títulos al 95 % de su valor nominal.

Es fácil apreciar a través de los proyectos recordados, las distintas condiciones porque han pasado los mercados monetarios, durante los quince años transcurridos desde la primera iniciativa.

Para formular la base 6ª, la Comisión ha tomado como modelo la Ley Nº 11.206, promulgada en 1925, que autoriza la colocación en series de un empréstito para las Obras Sanitarias de la Nación. La experiencia favorable obtenida en las diferentes operaciones realizadas de acuerdo con dicha ley, aconsejan adoptar los tipos de emisión, interés y amortización fijados por ella, en la inteligencia de que se mantendrá en el futuro el buen crédito de la Nación en los mercados del capital.


ELEVADORES TERMINALES
EXISTENTES Y A CONSTRVIRSE
— EN TONELADAS —
66.000 SANTA FE
435.600
ROSARIO
SAN NICOLAS
92.400
OTROS PVERTOS
118.800
BVENOS AIRES
343.200
LA PLATA
39.600
224.400
BAHIA BLANCA
ELEVADORES
EXISTENTES A CONSTRUIR
BVENOS AIRES 139.600 203.600
BAHIA BLANCA 117.070 106.330
ROSARIO 38.600 397.000
LA PLATA 9.350 30.250
SANTA FE 5.000 61.000
SAN NICOLAS - 92.400
OTROS PUERTOS 22.300 96.300

CAPITULO V

MODIFICACIONES INHERENTES AL NUEVO SISTEMA

Cosecha, almacenamiento en la chacra, acarreo y transporte ferroviario

La economía integral del sistema de granel reside en la supresión absoluta de los manipuleos, desde que el grano es cosechado hasta que se embarca en los puertos.

Tan completa transformación con respecto a los métodos actuales, no podría operarse en el país sin la introducción de determinados cambios en el sistema de cosecha y acarreo en uso, los que a continuación se puntualizan:

Almacenamiento en la chacra. — El primer problema a resolver consistiría en el almacenamiento de los cereales en la chacra.

Como sería imposible y antieconómico que el chacarero dispusiera de un verdadero tren de carros-tanques para acarrear directamente el trigo desde la trilladora hasta el elevador para almacenar provisionalmente los granos, deberá contar con alguna clase de depósito en la chacra. En Norte América los hay de todo tipo, desde los tinglados fijos y los graneros movibles de hierro galvanizado, hasta los simples depósitos improvisados con tablas. Algunos cuentan con pequeñas norias para levantar los granos y permitir que desciendan por gravedad al carro.

En nuestra zona maicera muchos de los actuales trojes, los del tipo tinglado, servirían perfectamente a ese objeto.

La Comisión sugiere que el Departamento de Graneros Públicos practique un amplio estudio de todos los tipos de graneros de chacra conocidos, a fin de llegar a establecer, previa consulta a las entidades representativas, cuáles sean los sistemas, tipos y tamaños más recomendables para las diversas zonas del país y modalidades de nuestra agricultura.

Mientras no se cuente con esta facilidad habría que continuar llevando el trigo en bolsas hasta el elevador, malográndose así la economía que el sistema de granel representa en esta primera faz de la operación. La propia conveniencia serviría bien pronto de aliciente al chacarero para proveerse de granero para su cosecha.

Cosecha. — En Estados Unidos y Canadá se emplean casi exclusivamente las simples trilladoras, pero en nuestro país predominan ahora las cosechadoras. El siguiente cuadro da las proporciones exactas al respecto:



Trilladora fija y carros tanques (Canadá)

Máquinas de trilla registradas en el Ministerio de Agricultura de la Nación

Resumen — Año 1928

ZONAS DE AFLUENCIA	TRILLADORAS	COSECHADORAS	TOTALES
Bahía Blanca	1.589	11.276	12.865
Buenos Aires	1.757	2.393	4.150
Rosario	2.598	5.591	8.189
Santa Fe	1.097	1.296	2.393
Entre Ríos	1.739	1.095	2.834
TOTALES	8.780	21.651	30.431

NOTA — El rendimiento diario por máquina trilladora, es aproximadamente de 400 a 600 bolsas de cereal, según sistema y capacidad de la máquina; para las cosechadoras el rendimiento puede estimarse en 200 a 300 bolsas diarias.

El trabajo útil que realizan, el costo acomodado con que entregan la fanega de cosecha al agricultor; la facilidad de su manejo por la simplicidad de su mecanismo; el precio accesible de esta maquinaria para el bolsillo de un gran número de colonos, individualmente o en agrupaciones reducidas, así como los escasos desperdicios que ocasiona en la recolección, etc., etc., son los factores determinante de su difusión.

Debemos, no obstante, manifestar que existen opiniones muy encontradas en lo que respecta a la apreciación de esta maquinaria. Aparecen en el ambiente unas que vaticinan su mayor propagación y otras que señalan su limitación. Los primeros fundamentan su criterio en las razones siguientes, consignadas por la 1ª Asamblea del Trigo, celebrada en la ciudad de Rosario, en 1926, que dijo:

''1º — Reconocer que, a pesar de los prejuicios que se han tenido en contra, por los molineros y exportadores, el método de recolección por máquinas cosechadoras es el método más adecuado para asegurar al trigo su mejor calidad y el máximo rendimiento susceptible de ser obtenido en nuestros campos.

''2º — Con la espigadora no es el factor colono quien maneja la cosecha: es el factor tiempo. Con la cosechadora es el colono quien maneja a su voluntad la calidad de grano de su cosecha.

''3º — Para tener buena calidad en la cosecha se aconseja el uso de la cosechadora, sea para cortar el trigo en sus primeros días de madurez, o bien estando el grano en el punto de madurez.

''4º — Ningún método puede igualar el rendimiento que da la cosechadora para el levantamiento de la cosecha.

''5º — Teniendo grandes extensiones para cosechar, se necesita que las sementeras sean preparadas en forma de tener trigos o variedades de maduración escalonada. En esta forma se pueden cortar con una sola máquina cosechadora 250 hectáreas, siendo el trabajo diario de la máquina de 15 a 25 hectáreas. No teniendo las variedades en forma de maduración escalonada, es bueno aconsejar no cortar más de 150 hectáreas con una sola máquina.

''6º — Debe tenerse siempre presente que el trigo medio verdón podrá adquirir suficiente color y buen aspecto para el uso de molinería y



Elevador de campaña en Arteaga, F. C. C. A. y tropa de chatas convertidas en tanques

el comercio de exportación; pero, si se quiere asegurar de un modo especial toda la eficacia de la capacidad germinativa se deberá proceder al corte del trigo cuando está bien maduro.

"7º — Se reconoce que por falta de conocimiento en el manejo de la recolección ha habido perjuicios y pérdidas en los primeros años de práctica; pero como la Comisión lo reconoce unánimente, la experiencia irá disminuyendo estos factores desfavorables, llegando a beneficiar económicamente la calidad y el costo de la cosecha.

"8º — Se reconoce necesario el perfeccionamiento del mecanismo de limpieza de las cosechadoras a semejanza de lo que se ha hecho para las trilladoras.

"9º — Teniendo en cuenta que en años húmedos y muy lluviosos se han visto parvas de trigos brotados y ardidos, que no se han podido trillar por ser cortados con atadoras y espigadoras, en cambio se ha establecido que con el uso de la cosechadora se evitan estos perjuicios y pérdidas".

Las opiniones contrarias a que nos hemos referido, están también señaladas en el párrafo que transcribiremos de una importante casa cerealista, que aprecia así uno de los inconvenientes de las cosechadoras:

"Además, trilla el trigo sin que éste se haya sazonado y debidamente secado en la parva, como sucedía antes. Este es otro aspecto del problema, que merece un detenido estudio por su importancia, puesto que sin aparentarlo, puede ser el mayor obstáculo para el sistema de elevadores de campaña en cuanto se quisiera utilizarlos como graneros para almacenar por tiempo más o menos largo. El trigo argentino antes aguantaba fácilmente un año y más sin "picarse"; hoy, debido a la máquina corta-trilla, empieza a picarse a los 4 ó 5 meses de cosechado. Este año mismo tenemos la mejor comprobación de este fenómeno".

El sistema de granel se aviene mejor con el uso de la trilladora que con el de la cosechadora. Podría tal vez suponerse por esto que el empleo de la cosechadora pudiera ofrecer inconvenientes serios al sistema de granel, pero no es así en realidad. Durante el período de evolución, en que la cuestión del almacenamiento del cereal en la chacra y el acarreo a granel no estarían tampoco totalmente resueltos, la mayoría de los agricultores continuará usando la bolsa para el transporte desde la chacra al elevador, como actualmente lo hace hasta la estación. Luego de resuelto el primer punto y transformado el material rodante, bastaría con acoplar un carro-tanque a la máquina para recibir el cereal a granel. La experiencia del Pacífico Nord-Oeste en los Estados Unidos, demuestra que esto es posible aun hasta sin detener la marcha de la máquina para el cambio de vehículo. Una de las principales casas importadoras de maquinarias agrícolas, establecida en esta Capital se expresa así al respecto:

> "Actualmente se reconoce que el método más eficaz y económico de cosechar trigo, avena, lino, etc., es por medio de la máquina combinada denominada espigadora - trilladora, hallándose una gran cantidad de estas máquinas en uso en la República Argentina, calculándose aproximadamente que se vendieron durante la última cosecha 4.500. Si se establece el sistema de elevadores de granos en la campaña como se proyecta, entonces será necesario substituir la plataforma de embolsar de las espigadoras - trilladoras por un tanque de granos, siendo éste el recipiente para tal propósito que se emplea en los Estados Unidos y el grano trillado pasa por caños desde dicho tanque a las chatas o camiones de construcción especial, para transporte a las estaciones ferroviarias". — *Agar, Cross y Cía. Ltda.*



"Carro - tanque" improvisado en la Argentina



"Carro - tanque" de Norte América

Acarreo. — El vehículo comúnmente usado para el acarreo de los cereales a granel en los países donde este sistema ha sido adoptado, es el "carro-tanque" que muestra la fotografía que ilustra estas páginas, el cual, como puede verse, es un vehículo común, liviano, de paredes laterales altas y cierres herméticos que evitan la pérdida de granos por rendijas o malos cierres. La capacidad normal es de 1.620 kilos, pero es común aumentarla mediante el agregado de un sobre-bordo como de 30 centímetros de alto.

En nuestro país, en cambio, el vehículo principalmente usado es la chata de ruedas altas que carga habitualmente de 60 a 70 bolsas, con un peso aproximado de 4 a 5 toneladas y últimamente el camión con acoplado.

La experiencia de algunos de nuestros distritos donde han funcionado elevadores de campaña, demuestra que es perfectamente factible la adaptación del material rodante actual a las condiciones del nuevo régimen. La figura, página 90, muestra una tropa de chatas convertidas en tanques.

Entidades respetables que están en situación de opinar al respecto se expresan del siguiente modo:

> "El cambio se haría sin mayores inconvenientes; todo sería cuestión de transformar los elementos de transporte y el colono lo haría al apreciar las ventajas. Habráse observado con cuánta facilidad el camión ha desplazado al carro de caballos, y entonces se comprenderá cuán fácil ha de ser adaptarse al nuevo procedimiento de transporte". — *Cordiviola, Questa y Cía. Ltda.*

> "En lo que respecta al acarreo a granel, una vez implantado el sistema de Elevadores de Granos, consideramos que este punto puede ser fácilmente solucionado, introduciendo sencillas reformas a los vehículos que actualmente se utilizan para el transporte de esta naturaleza". — *Sociedad Rural de Rosario.*

> "Sería factible el acarreo a granel, pero su implantación no sería rápida, como fuera de desear; pero no sería difícil la entrega a granel, aun transportando el cereal embolsado hasta el elevador, y de esa manera se podría aprovechar una gran cantidad de veces, quedando el sistema de acarreo a voluntad del colono, el que vería su conveniencia y practicabilidad". —

Este es el sistema provisionalmente adoptado en Sud Africa, cuyas autoridades, entre otras indicaciones a los agricultores, hacen presente "que las bolsas no deben ser cosidas sino atadas". Cuando el carro llega a la báscula, el carrero tiene obligación de abrir las bolsas y dejar caer el grano a la tolva. "Este trabajo se hace por la gente del productor y no por el elevador, dicen las citadas instrucciones, porque si la Administración proveyera estos brazos, ello aumentaría innecesariamente el costo de funcionamiento del elevador, sobre todo estando a la mano el personal de los carros".

La Comisión piensa, que entre nosotros las ventajas del sistema integral de granel se perderían parcialmente debido no tanto a dificultades en el acarreo como a la falta de graneros en las chacras, pero comparte la opinión de que el problema se iría resolviendo paulatinamente a medida que los elevadores se fueran generalizando y el agricultor apreciara sus amplias ventajas. Sin embargo, dada la índole del problema, la Comisión sugiere que el Departamento de Graneros Públicos efectúe por medio de expertos una investigación sobre la mejor forma de adaptar el actual material rodante a las necesidades futuras y recomiende un modelo de vehículo para los que hayan de construirse más adelante.

Transporte ferroviario. — Para el transporte ferroviario de cereales a granel no es absolutamente indispensable ningún tipo especial de vagón; se puede emplear el mismo modelo de vehículo cerrado ordinario, usado para el transporte de mercaderías, sólo que construído con paredes más resistentes, como para soportar la presión lateral del grano que, aunque diferentemente de la del agua; también se hace sentir con fuerza horizontalmente. En otros términos: si dicha presión es considerable en el caso de granos depositados en silos, lo es más aun tratándose de vehículos en movimiento. Esto significa, pues, que todos los actuales vagones cerrados de acero y los de madera más sólidos podrían servir para el transporte a granel y que, gran parte del resto del material rodante actual, con algunas reformas, serviría también al mismo objeto.

Consultadas las empresas ferroviarias, todas sin excepción, se han manifestado favorables al sistema de granel y en cuanto al material rodante han expresado que aún cuando las reformas demandarán algún gasto, su transformación no ofrecerá dificultades.

En consecuencia, la Comisión se halla en situación de afirmar, que ni aún en el primer momento no faltará el material rodante ferroviario para el transporte a granel de la cosecha.

CAPITULO VI

CREDITO AGRARIO

Con uniformidad sugerente la opinión general coincide en cuanto a la necesidad imperiosa de organizar debidamente el crédito agrario:

> ''Terminamos la presente afirmando, una vez más, que a la organización de los elevadores para el depósito y el transporte a granel, es necesario organizar el crédito en forma que el agricultor lo pueda obtener fácilmente y no pueda abusar de él; de otra manera serían inútiles los elevadores, como poco menos, son inútiles los galpones''. — *Federación Agraria Argentina.*

> ''El elevador, combinado con la prenda agraria y los ''warrants'', formará un sistema de importante ayuda para la conveniente colocación de las cosechas; pero, es preciso no olvidar de que el colono requiere, asimismo, apoyo, en lo tocante a las tareas que concurren a todo el desarrollo anterior a la posesión definitiva de los productos, es decir, recolección, trilla, acarreo, etc. Sabido es que la mayoría de los agricultores trabajan sin elementos suficientes, por lo que les es indispensable la ayuda del comerciante de campaña o acopiador. Estos les suministran, por lo menos, la manutención durante el año, las bolsas y el dinero para levantar la cosecha, contribuyendo, en muchos casos, con una parte del pago de los arrendamientos. Resulta así, que cuando llega el mes de octubre, el colono, el acopiador y hasta el consignatario, se encuentren abocados al problema de obtener dinero para el levantamiento de la cosecha, y al 31 de diciembre, época en que la recolección está en el período álgido, los bancos exigen saldar las cuentas corrientes, de manera que los préstamos de dinero, se restringen enormemente, no digamos para el agricultor, sino, y lo que es más grave, para todo comerciante, así para el de la campaña como para el acopiador y el consignatario. Esta situación ha originado como consecuencia inmediata, la perniciosa práctica de vender al descubierto, mediante un anticipo, a las pocas casas exportadoras, por medio de los contratos de ''precios a fijar'', en lo que también juega un rol importante el afán de la especulación. De esta manera, se ha vendido tal vez el 50 % de los cereales y oleaginosos, antes de estar cosechados. Si bien se ha criticado acerbamente la práctica de referencia, justo es reconocer que mientras el agricultor no consiga el apoyo que necesita de los poderes públicos, no le queda otro camino que el de recurrir a esa forma de operar. De lo dicho resulta que son dos las ocasiones en que el agricultor necesita ayuda: en primer término, al momento de levantar la cosecha, para que no se vea precisado a vender por medio de los contratos ''a fijar precio''; la segunda, cuando ha recogido y transportado sus productos, en forma de que pueda colocar paulatina y medidamente, para que no se desvaloricen, como consecuencia de la excesiva oferta. Para lo primero, es menester recurrir al anticipo bancario, con garantía prendaria. Para lo segundo, está la función del elevador, con el depósito de la mercadería y el warranteo de la misma. De ahí que, si bien la implantación de un sistema de elevadores se hace indispensable, debe completarse con la acción de los Bancos agrícolas, u otro medio semejante, del que pueda asistirse el agricultor para las operaciones de recolección y demás a que nos hemos referido''. — *Bolsa de Cereales de Buenos Aires.*

''En cuanto al crédito bancario, careciendo nuestro país de Banco Agrícola, entendemos que la misión del Banco de la Nación es suplir esa falta y otorgar crédito directo a los agricultores, a fin de no verse éstos obligados a entregarse al comerciante de campaña, que los explota sin compasión''. — *Varios Colonos de Coronel Dorrego.*

La Comisión comprende y valora debidamente este anhelo unánime llegado hasta ella de todas las fuentes de producción y comercio de granos, y comparte íntegramente y sin reservas el sentir común de las opiniones recibidas.

Desde luego, estaba en su mente que al planear el régimen completo que permita utilizar en todas sus fases las ventajas inherentes al sistema de movimiento de granos a granel, no podía omitir la consideración de este aspecto fundamental del problema, naturalmente en lo que respecta al crédito derivado y complementario del régimen que se trata de implantar, o sea, el ''warrant''.

La siguiente estadística oficial, completada por la Comisión, pone bien de manifiesto tal necesidad:

PRENDA AGRARIA

Contratos de prenda sobre granos, registrados en el Registro Agrícola Ganadero y su porcentaje sobre el valor total de la producción (término medio anual de cinco años)

ESPECIE	Número de contratos	Importe de los préstamos — $ m/n	Cantidad entregada en prenda		Valor total de la producción nacional	Porcentaje de los préstamos sobre el valor de la producción
			Quintales	Equivalente en hectáreas		
Trigo	3.478	24.390.759,54	1.215.139	423.861	715.921.155	3,41
Maíz	1.927	8.839.526,86	706 210	126.793	513.198.722	1,72
Lino	996	4.760.637,73	133.305	67.637	273.635.020	1,74
Avena	52	691.840,99	63.321	6.800	74.175 467	0,93
Cebada	100	162.817,16	680	7.891	21.115.724	0,77
Centeno	22	78.007,72	33	2.542	8.342.577	0,93
Alpiste	3	12.969,35	—	255	2.480.507	0,52
TOTALES	6.578	38.936.559,35	2.118.688	635.779	1.608.869.172	2,42

La casi totalidad de estos créditos son acordados por el Banco de la Nación Argentina, en base a las condiciones que a continuación se transcriben, tomadas de su última circular al respecto:

"*Descuentos a los agricultores.* — Con motivo de la próxima cosecha de trigo, lino, cebada, avena, etc., el Directorio ha resuelto autorizar a las sucursales para conceder créditos especiales con vencimientos, según zonas, hasta el 31 de marzo de 1928, que sus gerentes podrán acordarles, siempre que no excedan el máximo del importe que, de acuerdo con su aplicación, establece esta circular, debiendo elevar a resolución superior todo pedido por mayor suma. Estos créditos se ajustarán a las siguientes

CONDICIONES GENERALES:

a) Interés 7 % anual, pudiendo devolverse la parte proporcional al mismo tipo, en caso de pago anticipado; *b)* Es indispensable verificar por medio seguro la existencia y buen estado de los sembrados o cosechas denunciadas por los solicitantes; *c)* El importe de los préstamos deberá entregarse en manos propias del agricultor, sin intermediarios, debiendo firmarse los documentos en presencia del Gerente y Contador; *d)* Estos préstamos no afectarán la calificación ordinaria del cliente. Sujetos muchos de estos préstamos a la suerte aleatoria que, aun a último momento, cabe en los resultados de la agricultura, conviene tomar medidas precaucionales que aseguren su reembolso o aminoren, al menos, quebrantos posibles y ello ha de ser sin restar eficacia ni oportunidad a la ayuda que el Banco quiere prestar. A tal propósito y teniendo en cuenta que las prácticas de cosechas varían según las zonas o los elementos puestos en uso, esa sucursal ajustará el procedimiento a las instrucciones que siguen, las que consultan las distintas formas de recolección, a saber: préstamos para simple recolección (hasta emparvar); préstamos para trilla y embolso. Las sucursales situadas en regiones agrícolas donde se haya adoptado la máquina cosechadora, que permite cortar, trillar y embolsar simultáneamente, quedan facultadas para acordar a los agricultores que utilizan esa máquina, en un sólo préstamo prendario, la proporción que en fracciones establece esta circular.

"*Préstamos para simple recolección (hasta emparvar).* — 1º A razón de $ 6 a $ 8 por hectárea, proporcionalmente a la producción calculada. 2º Es condición esencial del préstamo que sea empleado en gastos inherentes a la recolección, y, si así no fuera, el Banco tomará nota para lo sucesivo, sin perjuicio de procurar su inmediato reembolso. Según sea la responsabilidad o antecedentes del solicitante, las exigencias variarán como sigue: *a)* Para agricultores propietarios: bastará su sola firma; *b)* para colonos arrendatarios a dinero: bastará asimismo, su sola firma, siempre que sean conocidos como hombres de labor y moralidad y se obtengan informaciones serias que así los presenten.

"*Préstamo para trilla y embolso.* — 1º A razón de $ 2 por cada 100 kilogramos de rinde calculado, no pudiendo exceder en ningún caso de $ 16 por hectárea. 2º Estos préstamos se harán con prenda de todo el cereal emparvado y, como consecuencia, del que resulte una vez trillado. La falta de seguro no será inconveniente para acordar estos préstamos; no obstante, se recomienda especialmente aconsejar al colono las ventajas de los seguros sucesivos, en planta, en parva y en bolsa, haciéndole ver las seguridades que ello ofrece al propio solicitante y al Banco".

Como se ve por la estadística antes reproducida, resulta que en la actualidad el término medio de los préstamos con garantía prendaria de granos, registrados durante los cinco últimos años, no alcanza a pesos 39.000.000, ó sean, 2,42 % del valor de la cosecha. En otras palabras: aparece como evidente que no obstante la legislación vigente, sus efectos

sobre la industria agrícola apenas se hacen sentir, debido, principalmente, a que falta la base primordial para la realización de la operación, o sea el granero público, ubicado en los mismos mercados de venta. Los elevadores terminales previstos en el proyecto lo proporcionarán. Falta también el instrumento indispensable para la realización de la operación, o sea el "certificado de depósito". El proyecto de ley lo crea y dota de la garantía del Estado, haciéndolo legalmente transferible por simple endoso, sin más recaudo que su inscripción en el registro correspondiente. El Banco de la Nación al responder nuestra encuesta se expresa así respecto al valor del certificado:

"El certificado de granos, del punto de vista bancario, constituye un documento de gran solidez, especialmente cuando el precio del grano ha sido asegurado mediante una operación de venta en el mercado a término. La concesión de préstamos sobre estos certificados, esto es, sobre el cereal depositado en los elevadores terminales, unida a la práctica de las operaciones a término, permitirán a nuestro mercado de granos regular sus ventas internacionales dentro del juego de la libre concurrencia.

"Esta institución concede actualmente créditos liberales para la siembra y la recolección. El certificado de granos le permitirá extender las ventajas de su crédito hasta la etapa posterior de las actividades agrícolas, ofreciendo a los productores el crédito que hoy llega precariamente por la deficiente organización de nuestro mercado".

Superfluo parece hacer resaltar la trascendental evolución que la implantación del sistema de elevadores y sus certificados significarán para el desenvolvimiento de la agricultura; el productor no se verá compelido a vender a bajo precio su cosecha, sino que podrá hacerlo en el tiempo y modo más conveniente a sus intereses. El acopiador, por su parte, que no desaparecerá, podrá financiar mejor sus operaciones, cosa para él más necesaria en el futuro, bajo las nuevas condiciones, ya que al poder optar el chacarero por la venta directa en los mercados, sólo un precio equitativo lo decidiría a vender localmente.

El warrant acabaría con el sistema de las ventas "a fijar precio", que la Bolsa de Cereales de Buenos Aires describe así:

"Los contratos de esta especie, si bien varían en algunos detalles de las estipulaciones respectivas, pueden considerarse uniformes, en cuanto a las cláusulas fundamentales que los caracterizan y que consisten en las siguientes: *a)* El precio se fija cualquier día a elección del vendedor, dentro de un plazo determinado, pero sobre la base del que paguen los compradores, para exportación a Europa, debiendo el vendedor manifestar al comprador, con 24 horas de anticipación, su propósito de fijar precio. *b)* Generalmente se establece un límite mínimo y máximo de toneladas, para la fijación de precio en un día, y, si al término del plazo convenido, el vendedor no ha manifestado su voluntad de fijar, lo hace el comprador, de acuerdo con la base mencionada. *c)* Sobre cada lote de mercadería entregada, el vendedor recibe, en calidad de préstamo, alrededor del 80 % del valor neto que el producto tenga en el momento de la entrega. Sobre esa y todas las cantidades de dinero que percibe el vendedor, se abona por éste un interés, deduciéndose además, del precio, y al término del contrato, una cantidad determinada en concepto de bonificación. Las posibilidades de una buena cotización del producto en el mercado de exportación, atrae, como es natural, el justo anhelo de los vendedores, de obtenerla para su mercadería, dentro del lapso de tiempo establecido para fijar precio. En la realidad de los hechos, aquel propósito queda defraudado, desde que falta la libre concurrencia necesaria en el mercado, que establece los precios de exportación, y esto ocurre a su vez, por la circunstancia conocida de que los compradores que adquie-

ren los productos para exportar, no pasa de un número insignificante. Desde otro punto de vista, son esos mismos compradores los que han realizado la inmensa mayoría de los contratos ''de precios a fijar'', de donde se deduce la consecuencia contradictoria, de que sea una de las partes contratantes — vale decir el comprador — quien fije el precio de la mercadería motivo del contrato. Esto no quiere decir que las cotizaciones de los productos de exportación no lleguen, en cierto momento, a un nivel apreciable y conveniente, pagándose precios que cubrirían con amplitud el esfuerzo del productor, pero, cuando esas cotizaciones se producen, el mayor número de los contratos de ''precio a fijar'', se hallan liquidados, o cuando menos, con el plazo de fijación vencido, por cuya causa no les alcanzan las cotizaciones de referencia. Ahora bien, apreciados esos contratos en la faz relativa al préstamo, cabe observar que, mediando, como media, la entrega de la mercadería por parte del vendedor en puridad de verdad, no existe tal préstamo desde que el dinero que equél percibe, no es sino una gran parte del precio de la cosa vendida y entregada al comprador, lo que hace que, cuando se estipula un interés, el productor lo paga sobre su propio dinero. Las bonificaciones estipuladas a favor del comprador, es otra de las modalidades de estos contratos, que contribuyen a cercenar el justo beneficio que debe obtenerse por el agricultor en la enajenación de sus productos. Como se ve, los contratos de ''precios a fijar'', no encierran conveniencia alguna para el productor, a pesar de la convicción contraria, derivada del erróneo concepto a que antes nos hemos referido; pero, a estas consideraciones que se refieren a las consecuencias de orden individual para los vendedores, se suman otras, que, sin dejar de comprender a éstos, alcanzan al comercio en general, de los productos agrícolas. Sabido es que la exportación requiere como elemento indispensable, a su giro, los respectivos contratos de fletes marítimos, que le asegure las bodegas necesarias en que han de llevarse a los mercados de consumo los productos adquiridos, cuyos contratos se efectúan con la debida anticipación para épocas determinadas. Ahora bien, para esas mismas épocas la exportación debe contar con la respectiva cantidad de mercadería disponible, so pena de sufrir grandes quebrantos con los contratos de fletamento realizados. Con la forma de contratación a que nos venimos refiriendo, se produce la consecuencia lógica de que esa mercadería disponible consigan obtenerla los compradores, sin que se produzca valorización alguna en su precio, por el hecho de las compras realizadas, tal como en realidad debiera ocurrir. Se anula así la libre acción de la oferta y la demanda, que es la gran reguladora de los valores económicos, y se entregan los productos al comprador, dejando librado a su arbitrio la fijación del precio. Se dirá que las ventas ''al firme'' aparejan a su vez el inconveniente de la saturación del mercado, por el exceso de la oferta, lo que sin duda alguna encierra una gran base de verdad; pero, de todos modos, aun sin tener en cuenta de que dicho inconveniente no se equipara, en sus resultados perjudiciales, a los que originan los contratos de ''precio a fijar'', está en el ambiente, y se hace cada día más imperiosa, la necesidad de una organización que permita colocar en forma medida y moderada, nuestros productos, y en la que ha de jugar un rol importante, la construcción de elevadores, tal como lo proponemos en otra ponencia, por cuerda separada''.

La explicación de esta anomalía reside primeramente en la falta de facilidades de crédito.

La Comisión ha considerado si para el regular funcionamiento del mecanismo de crédito basado en la emisión de warrants sería necesario crear nueva legislación al respecto, y encuentra que las leyes números 9643 y 9644 prevén perfectamente el desenvolvimiento del sistema de referencia, y juzga que si hasta ahora dichos créditos no han tenido mayor difusión ello no debe atribuirse a fallas de la ley misma, sinó a falta de la instrumentalidad necesaria para su perfección, es decir, el almacén terminal de granos y el certificado de depósito correspondiente.

Cuando la red de elevadores esté construída, tal género de operaciones será perfectamente factible y de uso corriente en el comercio de granos. Es por ello que la Comisión ha creído oportuno proponer la creación de una oficina de créditos en el Departamento de Graneros Públicos, que se ocuparía de realizar ante los bancos, por cuenta de productores, las gestiones necesarias para su obtención. Sin embargo, el enorme desenvolvimiento que prevé de tal género de créditos, ha hecho pensar a la Comisión si la extraordinaria demanda de numerario resultante podría ser atendida bajo las condiciones actuales y si contamos con una organización bancaria que haga posible la negociación del papel agrario sin perjudicar el crédito personal, problema que habría que resolver simultáneamente con el de manipuleo de los granos, si es que el régimen de elvadores ha de rendir al agricultor, al comerciante y al país entero, los amplios beneficios que de él se esperan.

En efecto, si se considera que el valor de la producción cerealista llega aproximadamente a $ 1.000.000.000 m|n. por año, se comprenderá inmediatamente que el país no está preparado para atender las nuevas demandas de numerario que la producción y comercio reclamarían. Tal es la conclusión a que lógicamente llega la Comisión.

Piensa, sin embargo, que la solución de esta parte del problema tendría que ser materia de legislación aparte, tanto por la vastedad del asunto en sí como por no caber dentro de la ley de graneros que se le encomendara estudiar. Ha pensado, eso sí, que una vez creados los instrumentos del crédito agrario, el camino a seguir aparece indicado por el ejemplo y la experiencia de los dos países principales que nos habrían precedido en el manipuleo de granos a granel: Estados Unidos y Canadá.

En el primero se creó en 1913 esa maravillosa organización que se llama el Federal Reserve Bank, que tiene por objeto primordial dar mayor elasticidad al sistema monetario y ofrecer un mecanismo que pueda absorber la cartera de los Bancos mediante redescuentos, permitiendo, a la vez, ejercitar una verdadera fiscalización del sistema bancario del país. Para suministrar el numerario correspondiente, el Banco puede emitir papel moneda para habilitar a los Bancos asociados, con la garantía de los depósitos en oro de sus miembros y el propio papel redescontado, garantizado a su vez por el producto agrícola almacenado.

En el Canadá, un mecanismo en cierto modo diferente, pero con igual finalidad, está a cargo de los Bancos nacionales, autorizados a emitir durante la estación usual del movimiento de las cosechas, 10 de Septiembre a 28 de Febrero, además de las emisiones ordinarias, — que pueden llegar a una suma igual al capital realizado y monto de oro amonedado que el Banco deposite en el Central Gold Reserve —, una ampliación hasta del 15 % de dicho capital, a un interés no mayor del 5 % al año sobre tales emisiones.

La adopción de un mecanismo análogo a cualesquiera de los mencionados o participando a la vez de ambos, en base a nuestra actual Caja de Conversión, permitiría entre nosotros completar eficazmente la evolución económica a iniciar con el elevador, pero, esto saldría de los límites del presente trabajo y debe ser materia de estudio y decisiones separadas.

De cualquier manera, el Crédito Agrícola establecido en forma racional debe ser una continuación forzosa de la gran obra de los elevadores, pues si bien el certificado sirve como instrumento de crédito y a la vez traslativo de la propiedad, — si se desea negociarlo, — no resuelve en absoluto lo atingente con los plazos, cuyo apremio puede malograr los re-

sultados finales. La acción tiene por lo tanto que ser amplia para que resulte del todo eficiente.

Para eso no basta facilitar la rapidez de la circulación de los cereales y la supresión de las bolsas que constituyen sólo una parte del problema, sino que también es preciso no olvidar los aspectos comerciales.

Nos lleva lo dicho a la única solución del problema, que es la de establecer el Crédito Agrícola, bien caracterizado, sin confusiones; el crédito que lleva hasta el mismo surco la ayuda del capital circulante que actualmente falta para que se siembre mejor, se coseche apropiadamente y no haya que enajenar con premura el certificado del elevador, ante la imposición de un plazo que se cumple.

Si esto se consigue, simultáneamente con el establecimiento de los elevadores, se habrá realizado la obra más digna y trascendental en los anales de la economía nacional.

CAPITULO VII

COMO FUNCIONARIA EL SISTEMA

Temerosa la Comisión de que tal vez las posibles deficiencias del informe y en todo caso las múltiples complicaciones inherentes a esta clase de trabajos hagan poco comprensible el mecanismo por ella contemplado y su funcionamiento, considera conveniente ofrecer a título ilustrativo una vista de conjunto del proceso normal que seguirían los granos desde la chacra hasta los mercados, bajo el régimen que se proyecta.

En cuanto al trigo, se presentarían dos casos: 1º, durante el período de evolución en que el sistema de granel se seguiría sólo parcialmente, y 2º, durante el definitivo, en que dicho proceso sería integral, desde la chacra al buque:

1º Durante este tiempo se continuaría utilizando las mismas maquinarias como hasta el presente, — trilladora o espigadora-trilladora — combinada. Con una u otra se continuaría embolsando, igual que al presente, sólo que en vez de coser las bolsas se atarían por el cuello.

El transporte hasta el elevador se efectuaría como ahora, sin ninguna modificación.

Llegado el carro al elevador, el carrero desataría las bolsas y el grano caería a granel en la tolva del elevador.

2º Cuando se siguiera el sistema integral, el trigo podría ser cosechado con la espigadora — trilladora — combinada, sólo que el embocador dejaría caer el grano a un carro-tanque que correría a la par de la máquina. El trigo así recolectado podría ser conducido directamente al elevador o a un depósito provisional en la misma chacra y una vez terminada la trilla, llevado siempre a granel al elevador. A tales fines los carros tendrían que ser del tipo "tanque". Los mismos vehículos actualmente en uso podrían transformarse en tanques de bordo alto, debiendo cubrirse el grano con una lona. De aquí en adelante el proceso sigue exactamente igual, ya sea que se trate de trigo, maíz u otro grano.

Los elevadores del Estado no comerciarían en granos, sino que servirían de simples depositarios por cuenta de terceros. La entrega del grano al elevador no implicaría, pues, su venta, sino simplemente su almacenamiento.

Como la base del sistema de granel consiste en almacenar conjuntamente los granos de igual categoría, el primer requisito de la entrega sería determinar el tipo y grado correspondientes.

Al Administrador, como delegado de la Inspección, lo atribuiría, así como también el porcentaje de materia extraña. Si, a juicio del interesado, uno u otro no fueran equitativos o ajustados al reglamento, se tomaría de común acuerdo una cuádruple muestra de la partida (dos para el elevador y dos para el productor), dos de las cuales serían enviadas a la Inspección más próxima, la que, con la ayuda de los aparatos usuales

en esta clase de laboratorios, determinaría la categoría exacta del grano y el porcentaje de materia extraña. Si aun este pronunciamiento no pareciera justo al agricultor, siempre le quedaría el recurso de apelación ante el Directorio, utilizándose al efecto, las segundas muestras arriba mencionadas.

De cualquier manera, la entrega del grano no sufriría demoras y el depositante en cualesquiera de los casos recibiría el certificado de depósito, ya fuera condicional a fijar grado o provisional con grado.

Con el certificado en su poder, el productor tendría dos caminos a seguir:

a) Vender su boleto al acopiador local al precio corriente en los mercados, menos flete, elevación y margen, — que es lo que al principio ocurriría con la gran mayoría de los agricultores, — o

b) Dar orden al elevador de despacharlo a un terminal a su propio nombre o al de un consignatario.

En uno u otro caso, el proceso no cambiaría: el grano permanecería en el elevador a disposición de su dueño, chacarero o acopiador.

Como el elevador local no está destinado sino al almacenamiento provisional de granos, éstos deberían ser despachados al terminal en un plazo prudencial, cuyo máximo tendría que ser fijado por el Departamento Nacional de Graneros Públicos. Ya fuera que el productor o el acopiador hubieran dado orden de expedición inmediata, que es lo que sucederá la mayoría de las veces, o vencido el término del almacenaje, el cereal se mandaría al terminal más próximo.

Al llegar el vagón al terminal, los tomadores de muestras que trabajarían día y noche para no demorar los vagones, extraerían la correspondiente al vagón. El objeto de esta otra muestra sería puramente de carácter interno del Departamento, a fin de establecer el debido contralor entre lo recibido de los elevadores de campaña y lo entregado a los terminales. El depositario ya tendría su certificado de entrega en la campaña y sólo faltaría canjearle ése por otro de recibo en el terminal.

Se llega aquí a la parte culminante del proceso: ¿qué hacer con el grano depositado? ¿Venderlo inmediatamente? ¿Guardarlo?

Si las cotizaciones le parecieran satisfactorias, el propietario del grano, chacarero o acopiador, podría vender ya sea particularmente a un exportador o en las Bolsas de Comercio de Granos, tal como se venden los demás valores. No habría necesidad de muestra alguna, pues ya el certificado daría el tipo y grado del cereal.

Esta operación se efectuaría sin otro trámite que el endoso del certificado y el grano estaría disponible para exportación desde ese mismo instante, pues se encontraría depositado en el terminal del puerto previamente elegido. Suponiendo que las cotizaciones fueran bajas, el chacarero o acopiador de la campaña, en posesión del certificado y una vez registrado éste, podría obtener de un banco el 60, 70 u 80 % del valor que representara y esperar la época más oportuna para realizar la venta.

Antes de ser exportado el grano tendría que ser limpiado, es decir, eliminada la materia extraña, paja, polvo, otras semillas, etc., que desvalorizaran el producto, y secado si hubiera exceso de humedad.

Ninguna partida podría salir del país sin el correspondiente certificado de inspección expedido por el Departamento Nacional de Graneros Públicos.

APÉNDICE

RESUMEN GENERAL

Y

ALGUNAS CONTESTACIONES A LA ENCUESTA DE LA COMISIÓN

SOBRE EL

"PLAN DE CONSTRUCCIÓN DE ELEVADORES"

Lista de instituciones y personas a quienes se les requiriera informaciones y otros que enviaran espontáneamente

Ferrocarril Sud, Capital Federal
» *Oeste,* Capital Federal.
» *Pacífico,* Capital Federal.
» *Central Córdoba,* C. Federal.
» *Central Bs. Aires,* C. Federal.
» *Central Argentino,* Cap. F.
» *E. R. y N. E. A.,* Concordia.
» *C. G. FF.,* Capital Federal.
» *del Estado,* Capital Federal.
» *Prov. Santa Fe,* Santa Fe.
» *Mildand,* Capital Federal.
» *La Plata a M. V°,* La Plata.
Bolsa de Cereales, Capital Federal.
Bolsa de Comercio, Capital Federal.
Mercado de Cereales a Término, Capital.
Cámara Gremial de Cereales, Capital.
Cámara Gremial de Molineros, Capital.
Centro de Consignatarios de Productos del País, Capital Federal.
Centro de Exportadores de Cereales, Capital Federal.
Sociedad Rural Argentina, C. Federal.
Bolsa de Comercio, Rosario.
Federación Agraria Argentina, Rosario.
Sociedad Rural, Rosario.
Cámara Sindical, Bahía Blanca.
Sociedad Rural, Bahía Blanca.
Sociedad Rural, Córdoba.
Centro Propietarios Rurales, Córdoba.
Asociación Cooperativas Argentinas, Rosario.
Liga Agrícola Ganadera, Junín (F.C.P.)
Cooperativa "Unión Agrícola", Leones (F. C. C. A.).
Cooperativa Fondos Comunal Colonia Clara, Est. Domínguez, (F. C. E. R.)
Mercado a Término de Rosario, Rosario.
Bunge y Born, Capital.
Luis Dreyfus y Cía., S. A. Ltda., Capital.
Weil Hnos. y Cía., S. A. E. C., Capital
Manfredi, Suárez y Cía., Rosario.
Grimaldi, Rodríguez y Cía., Rosario.
Cordiviola, Questa y Cía. Ltda., S. A. Comercial, Rosario.
Cooperativa Nacional de productos Argentinos, Armstrong, F. C. C. A.
Nicolás Sívori, S. Francisco, (F.C.C.A.).
Sucesión de Eduardo Vionnet, Esperanza (Santa Fe).
Señores Minetti y Cía. Ltda., Rosario (Santa Fe).
Boero Hnos. de San Francisco, Rosario (Santa Fe).
Bautle, Goedeken y Cía., Rosario.
Sociedad Anónima Puerto Rosario, Rosario.
Doctor Horacio Calderón, Capital.
Doctor Tomás A. Le Breton, Capital.
Ingeniero Alfredo Demarchi, Capital.
Doctor Carlos J. Rodríguez, Capital.
Dr. Eudoro Vargas Gómez, Corrientes.
Dr. Ezequiel Ramos Mexías, Capital.
Banco de la Nación Argentina.
» » *Prov. de Buenos Aires*
» » » *Córdoba.*
» » » *Santa Fe.*
José Botto, Rosario.
Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires.
Dirección de Economía Rural y Estadística (M. A.).
Dirección de Comercio e Industria, (Ministerio de Agricultura).
Sociedad Rural de Trenque Lauquen, Trenque Lauquen.
Geo Tewes, Capital.
Bolsa de Comercio de Córdoba, Córdoba.
Alfredo García, Pilar (Córdoba).
Northern Elevator C°, Rosario.
Agar, Cross y C° Ltd., Capital
Amme, Giesecke & Konegen Ltda., Cap.
S. Anón. "Wayss y Freytag", Capital.
Vattuone & Bosso Hnos., Capital.
Carlos F. Roll, Capital.

Director General de Navegación y Puertos, (M. de O. P.).

Comisión Organizadora de Elevadores de Granos, (M. de O. P.), La Plata.

Leopoldo Sol y Cía., Capital.

Varios Agricultores, Coronel Dorrego.

Soc. Anón. Molinos Harineros y Elevadores de Granos, Capital.

Sociedad Anónima Molinos Fénix, Capital.

Compañía Nacional de Graneros Modelo, Capital.

Spencer Kellog & Sons of South America, Capital.

Soc. Anón. Cía. Argentina de Warrants y Depósitos, Capital.

Graneros Modelos, Bermúdez y Otros. Rosario.

Buenos Aires Elevator Cº, Capital.

Cereal Machine Cº Ltd., Capital.

De Lorenzi y Firpo, Capital.

Leones Hnos. y Cía., Cerana, F. C. C. A.

Procter, Garratt, Marston, Ltd., Rosario.

Fábricas Sudamericanas de Aceites, (A. Banco Holandés para la América del Sud), Capital.

Suc. F. de Oliveira Cézar, Capital.

Marcelino y Rafael Herrera Vegas, Capital.

Embarcadero Escocés, Rosario.

Pablo Nelson, Pozo del Molle (Prov. de Córdoba).

Martelli, Genoud y Cía., Capital.

Soc. Anón. de Graneros Nacionales, Rosario.

Agronomía Regional de Rosario, Rosario.

S. A. Continental de Exportación, Capital.

Amílcar A. Oller, Capital.

Luis De Ridder Ltda., S. A., Capital.

Mercado General de Productos Nacionales, Rosario.

Fernando Taurel, Capital.

Cámara Arbitral de Cereales, Rosario.

Resumen de las respuestas al cuestionario sobre construcción de elevadores de granos

PRODUCTORES

ENTIDAD CONSULTADA — NOMBRE	ENTIDAD CONSULTADA — LOCALIDAD	1. Es de necesidad imprescindible la implantación de un sistema completo de elevadores?		1 A. Deberían ser éstos construídos y explotados directamente por el Gobierno?		1 B. O confiarse la construcción y administración a una entidad autónoma, semejante a las Obras Sanitarias de la Nación?		1 C. O encomendar su construcción y explotación a empresas concesionarias, bajo el contralor del Gobierno?		1 D. O, finalmente, dejarla enteramente librada a la iniciativa privada, como hasta el presente?		2. Podrá solucionarse económicamente la cuestión del acarreo a granel, de la chacra al elevador?		3. Sería factible adoptar provisionalmente los tipos actuales (Rosafé, Brasil, etc.) y almacenar los granos en conjunto, con reconocimiento de peso específico?		4. Podrían los países importadores recibir a granel todos los granos que se despacharan a granel?		5. Qué cantidad de granos por especie tendrá forzosamente que continuar exportándose en bolsa?	6. Cuánto cuesta mover una partida de 10.000 kilos de trigo, desde la chacra al vagón?	7. Tiene cualquier otra recomendación que hacer?
Soc. Rural de Trenque Lauqen	Trenque Lauquen, F. C. O.	—	Facilitaría el comercio.	—	Deberían ser construídos por el Gobierno, pero administrados por asociaciones de agricultores, que tomarían a su cargo la amortización de los capitales invertidos.	—	—	No	No, porque sería contrario a los intereses del agricultor.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	El elevador sería la piedra de toque para la constitución de sociedades de agricultores, permitiendo mejor preparación del grano.
Federación Agraria Argentina.	Rosario	Sí	La necesidad se siente desde hace 15 años.	No	Se manifiesta enteramente contraria.	—	—	—	Debería obligarse a las empresas ferroviarias a construirlos, poniéndolos a disposición de quienes tengan cereales para ocuparlos, principalmente a las asociaciones de agricultores, que podrían arrendarlos o comprarlos.	Sí	Siempre que se modifique la ley.	Sí	Podría hacerse en bolsas desde la chacra al elevador, devolviéndose vacías.	No	Esos tipos son arbitrarios, favoreciendo a los comerciantes. Habría que fijar nuevas bases para la clasificación a efectuarse por una Comisión del Gobierno en que estén representados todos los intereses.	—	Esta necesidad irá desapareciendo paulatinamente.	—	—	Para obtener el máximo de beneficio de los elevadores sería necesario reglamentar los transportes y organizar debidamente el crédito agrícola.
Liga Agrícola Ganadera, Cooperativa Limitada.	Junín, F. C. P.	—	Sería conveniente.	No	No.	Sí	Sí.	No	La administración por concesionarios, aun bajo el contralor del Gobierno, sería contraria a los intereses del agricultor.	—	—	Sí	Al principio podría transportarse en bolsas hasta el elevador, no siendo difícil llegar paulatinamente al transporte a granel.	Sí	Sí.	—	—	—	—	—
Fondo Comunal, Coop. Agrícola Limitada.	Villa Domínguez, (Entre Ríos)	Sí	Completamente imprescindible.	—	Deberían ser construídos por el Gobierno, pero explotados por asociaciones agrícolas.	—	—	—	—	—	—	Sí	Ídem.	Sí	En cuanto a ella no ve inconveniente.	—	—	—	—	No sólo abarata el costo de movimiento, sino que facilitaría la financiación y comercio.
Asociación Cooperativas Argentinas.	Rosario	Sí	Considera impostergable la adopción del sistema a granel.	No	Se manifiesta contraria.	—	No lo cree necesario.	No	No es conveniente.	Sí	Encuentra bueno el régimen de la ley 11.380, siempre que se modifique que el decreto reglamentario en el sentido de una ayuda más eficiente de la Nación para facilitar la construcción por los productores.	Sí	Sería de fácil solución, pudiendo usarse provisionalmente bolsas gruesas.	No	Dichas clasificaciones son arbitrarias. Debe estudiarse un nuevo sistema que no perjudique a los productores.	Sí	Entiende que sí.	—	—	—
Centro Propietarios de Córdoba.	Buenos Aires	Sí	Debe hacerse con toda urgencia.	—	—	Sí	Mediante una Comisión representativa de entidades rurales y bancarias.	—	—	No	No es conveniente.	Sí	Seguramente.	Sí	Al menos provisionalmente.	—	—	—	—	—
Sociedad Rural de Córdoba	Córdoba	Sí	De impostergable necesidad.	No	Es contraria.	No	No conviene.	Sí	Bajo concesiones análogas a las ferroviarias.	—	—	—	—	—	Convendría simplificar los tipos.	—	—	—	—	—
Sociedad Rural	Rosario	Sí	Es de suma necesidad.	—	—	—	—	—	—	Sí	Bajo el contralor del Gobierno.	Sí	Introduciendo reformas en los vehículos.	—	—	—	—	—	—	Debe intensificarse el crédito agrícola para independizar al agricultor.

Resumen de las respuestas al cuestionario sobre construcción de elevadores de granos

COMERCIANTES

ENTIDAD CONSULTADA		1		1 A		1 B		1 C		1 D		2		3		4		5	6	7
NOMBRE	LOCALIDAD	Es de necesidad imprescindible la implantación de un sistema completo de elevadores?		Deberían ser éstos construídos y explotados directamente por el Gobierno?		O confiarse la construcción y administración a una entidad autónoma, semejante a las Obras Sanitarias de la Nación?		O encomendar su construcción y explotación a empresas concesionarias, bajo el contralor del Gobierno?		O, finalmente, dejarla enteramente librada a la iniciativa privada, como hasta el presente?		Podrá solucionarse económicamente la cuestión del acarreo a granel, de la chacra al elevador?		Sería factible adoptar provisionalmente los tipos actuales (Rosafé, Brasil, etc.) y almacenar los granos en conjunto, con reconocimiento de peso específico?		Podrían los países importadores recibir a granel todos los granos que se despacharan a granel?		Qué cantidad de granos por especie tendrá forzosamente que continuar exportándose en bolsa?	Cuánto cuesta mover una partida de 10.000 kilos de trigo, desde la chacra al vagón?	Tiene cualquier otra recomendación que hacer?
Cordiviola, Questa y Cía. Ltda.	Rosario (Santa Fe)	Sí	Considera de impostergable necesidad.	No	Por ser los gobiernos malos administradores.	Sí	Este sería el mejor régimen.	No	Son contrarios a los monopolios extranjeros.	No	Por los peligros que entraña.	Sí	El agricultor transformaría sin dificultades sus vehículos.	Sí	En carácter provisional haciendo después una nueva clasificación.	Sí	Entienden que sí.	Una pequeña cantidad para Brasil.	$ 70,—	Facilitaría el comercio y el crédito al agricultor.
Fernando Taurel	Buenos Aires	Sí	Considera impostergable implantar una red completa.	Sí	Con capitales mixtos del Gobierno y sindicatos extranjeros, pudiendo tener un directorio como el de O. S. de la N.	—	Podría convenir, pero en la forma explicada en la columna A.	No	No los considera conveniente.	No	Sería posible, pero resultaría excesivamente lenta la implantación.	Sí	Al principio podrá transportarse en bolsas hasta el elevador, no siendo difícil llegar paulatinamente al transporte a granel.	Sí	En carácter provisional hasta llegar a la standardización por zonas.	Sí	Entiende que sí.	El alpiste, nabo y colza y maíces y trigo para semilla.	$ 43,— (con 10 km. de acarreo)	Beneficiaría notablemente la economía nacional.
Geo Tewes	Buenos Aires	Sí	La considera inaplazable.	—	—	—	—	Sí	Por un consorcio ferroviario, con garantía del 6 por ciento del Estado sobre el capital invertido, pero las tarifas y clasificación debería, finalmente, estar regido por un Consejo Nacional de Granos.	—	—	Sí	La transformación de los vehículos para transporte a granel no ofrecerá dificultades.	Sí	Sería perfectamente factible.	Sí	Salvo una pequeñísima proporción.	—	—	—
Bolsa de Comercio de Rosario	Rosario	Sí	Considera de gran conveniencia.	—	Los terminales deberán ser construídos y explotados por el Estado.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Sí	Salvo una pequeña proporción del 15 %.	—	—	El elevador ahorraría gastos, regularizaría los transportes y mejoraría los métodos comerciales en beneficio del agricultor.
Mercado General de Productos Nacionales	Rosario	Sí	Como principio básico y de real trascendencia.	No	—	Sí	En cuanto a los terminales, aunque no un régimen exactamente igual al de Obras Sanitarias	—	—	Sí	En cuanto a los de campaña.	Sí	Entiende no habrá dificultades.	Sí	Los tipos deben ser determinados por las cámaras cerealistas.	Sí	Salvo una pequeña proporción.	—	—	—
Bolsa de Cereales	Buenos Aires	Sí	La opinión es unánime al respecto.	—	—	—	Bajo un Directorio mixto y capitales del Gobierno y productores.	—	—	No	Por ser ineficaz.	Sí	No habrá ningún inconveniente.	Sí	Es perfectamente factible.	Sí	En su gran mayoría.	15 % del trigo y maíz y 90 % del lino.	—	Debe cambiarse el sistema con crédito agrícola y warrants.
Mercado de Cereales a Término	Buenos Aires	Sí	Es algo indiscutible.	No	—	—	—	—	Sería aceptable bajo contralor oficial.	—	Sería aceptable.	Sí	Sin mayores dificultades.	Sí	Pero, la fijación de los tipos debe confiarse a entidades comerciales imparciales.	Sí	Es la forma que prefieren.	15 % para todos los granos y 90 % del lino.	—	Debe completarse con apropiado crédito agrícola.
Bunge y Born.	Buenos Aires	Sí	Es de necesidad impostergable.	No	Pero el Gobierno podría contribuir a la financiación.	No	Presentaría los mismos inconvenientes que la explotación oficial directa.	No	Sería contrario a los intereses de la industria.	Sí	Bajo contralor oficial.	—	Habría que estudiar bien el asunto, pero las dificultades no serían insalvables.	—	Habría que establecer nuevos tipos pero por las Bolsas o Cámaras Gremiales.	Sí	Cada día más.	15 % para cereales y todo el lino, nabo y alpiste.	—	El elevador facilitará los créditos prendarios, las transacciones, las pérdidas de granos y evitará la congestión de los puertos y demora de vagones.
Agar Cross Co. Ltd.	Buenos Aires	Sí	Sería de conveniencia.	—	—	—	—	—	—	—	—	Sí	Substituyendo la plataforma de embolsar de la trilladora, para que el grano caiga al carro tanque.	—	—	—	—	—	—	—
Bolsa de Comercio de Córdoba	Córdoba		Si no impostergable por lo menos conveniente.	No	No es partidaria.	No	No es partidaria.	Sí	Bajo concesiones análogas a las ferroviarias y contralor gubernativo.	No	Pues hasta ahora no han dado ningún resultado.	Sí	Entiende que el transporte a granel sería difícil pero el grano podría llevarse embolsado hasta el elevador.	—	Convendría simplificar los tipos.	—	—	—	—	—
Louis Dreyfus y Cía. Ltd.	Buenos Aires	No	No son necesarios.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Sí	—	El lino y el 15 % de maíz y trigo.	—	Los problemas básicos son la fijación del colono, fomento de inmigración y colonización, buenos caminos, tinglados en las chacras y Bancos Agrícolas.
Centro de Exportadores de Cereales	Buenos Aires	No	Idem.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Sí	—	Idem.	—	Idem.

Resumen de las respuestas al cuestionario sobre construcción de elevadores de granos

FERROCARRILES

ENTIDAD CONSULTADA		1		1 A		1 B		1 C		1 D		2		3		4		5	6	7
NOMBRE	LOCALIDAD	Es de necesidad imprescindible la implantación de un sistema completo de elevadores?		Deberían ser éstos construídos y explotados directamente por el Gobierno?		O confiarse la construcción y administración a una entidad autónoma, semejante a las Obras Sanitarias de la Nación?		O encomendar su construcción y explotación a empresas concesionarias, bajo el contralor del Gobierno?		O, finalmente, dejarla enteramente librada a la iniciativa privada, como hasta el presente?		Podrá solucionarse económicamente la cuestión del acarreo a granel, de la chacra al elevador?		Sería factible adoptar provisionalmente los tipos actuales (Rosafé, Brasil, etc.) y almacenar los granos en conjunto, con reconocimiento de peso específico?		Podrían los países importadores recibir a granel todos los granos que se despacharan a granel?		Qué cantidad de granos por especie tendrá forzosamente que continuar exportándose en bolsa?	Cuánto cuesta mover una partida de 10.000 kilos de trigo, desde la chacra al vagón?	Tiene cualquier otra recomendación que hacer?
F. C. Midland de Buenos Aires.	—	Sí	Es de impostergable necesidad.	No	—	No	No.	Sí	Bajo el contralor del Estado.	—	Convendría conservar un régimen de construcciones libres.	Sí	Transformando los vehículos.	—	—	—	—	—	—	—
F. C. Provincial de Buenos Aires.	—	Sí	La considera impostergable	—	—	—	—	Sí	Cada ferrocarril debiera construir y explotar la red de elevadores sobre sus líneas, con capital levantado por el Gobierno y cedido proporcionalmente a las empresas, que a su vez garantizarían interés y amortizaciones correspondientes.	—	—	Sí	Entiende que no habrá inconvenientes.	—	—	—	—	—	—	—
F. C. B. A. Pacífico.	—	—	Será benéfico a la economía nacional.	—	Como servicio público bajo el monopolio del Estado.	—	Podría también ser administrado por una entidad así.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
F. C. Sud.	—	—	Id.	—	Id.	—	Id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
F. C. Central Córdoba.	—	—	Es conveniente pero en forma paulatina.	—	Debiera ser propiedad del Gobierno o estar sujeto a su riguroso contralor.	—	—	—	—	—	—	Sí	No ofrecería inconveniente.	Sí	Pero separándolos por zona de producción.	Sí	Casi todos lo hacen actualmente.	Como 20 % para trigo y maíz y 100 % de lino.	—	El cambio exigirá grandes gastos a los ferrocarriles.
F. C. C. A.	Buenos Aires	Sí	Por las múltiples ventajas que reportará.	—	—	Sí	Siempre que fuera de carácter mixto y no revistiera carácter de monopolio.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe.	Santa Fe	Sí	Por sus múltiples ventajas.	—	—	Sí	Siempre que tengan representación todos los intereses ligados a la industria agrícola.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

VARIOS

ENTIDAD OPINANTE		1	
NOMBRE	LOCALIDAD	Es de necesidad imprescindible la implantación de un sistema completo de elevadores?	
"La Nación"	Buenos Aires	Sí	... y lo que es más importante, imponen la adopción de un sistema cuyo retardo no tendría ya disculpa.
"La Prensa"	Buenos Aires	Sí	Es indispensable uniformar tipos de granos para que el trigo de determinada calidad de un colono pueda ser confundido con el trigo de la misma calidad del vecino y construir elevadores de granos en las estaciones ferroviarias y en los puertos de embarque.
"La Razón"	Buenos Aires	Sí	La desidia actual por tanto, recarga los productos agrícolas en una suma cuantiosa; y en esta suma queda demostrada la razón de la impostergable necesidad de construir los elevadores e implantar el transporte a granel.



Mercado de Cereales a Término

Buenos Aires, enero 19 de 1928.

A S. E. el señor Ministro de Agricultura de la Nación,
Ingeniero Emilio Mihura.
S/D.

Señor Ministro:

El Directorio del Mercado de Cereales a Término de Buenos Aires, que me honro en presidir, en conocimiento de la resolución de V. E. por la cual se designa una Comisión encargada de proyectar un sistema de Elevadores de Granos, aplicables a nuestro país, me ha encargado felicitar al señor Ministro por su iniciativa, de gran actualidad y de muchísimo interés, ya que es unánime la opinión de que de llevarse a la práctica un plan general de Elevadores de Granos, ello reportaría muy grandes beneficios a la economía agrícola nacional.

El Mercado de Cereales a Término de Buenos Aires que ha considerado siempre necesario la implantación de métodos que permitan a nuestros agricultores facilitarles la obtención de las mayores ventajas posibles, ha visto con la mayor simpatía la resolución de V. E., y desde ya ofrece su colaboración al señor Ministro y a la Comisión que ha sido designada, en todo sentido.

Aprovecho la oportunidad para saludar al señor Ministro con mi consideración más distinguida.

Adán Traverso
Presidente

Centro de Exportadores de Cereales
(Bolsa de Comercio)

Buenos Aires, junio 21 de 1928.

Señor Presidente de la Comisión Especial
"Régimen de Elevadores de Granos",
don Guillermo Leguizamón.
Ministerio de Agricultura de la Nación
Presente

Distinguido señor:

El Centro de Exportadores de Cereales, cuya presidencia tengo el honor de ejercer, se ha impuesto de la nota elevada a esa honorable Comisión por la Casa Louis Dreyfus & Cía. Ltda., relativa al asunto *"Régimen de Elevadores"*.

En su sesión de fecha 15 de junio en curso, el Centro ha resuelto adherirse en un todo a la nota de dicha casa que me permito transcribir, y hace suyos los conceptos que contiene por encontrar que la nota en cuestión expone con sinceridad, desapasionamiento e imparcialidad, la situación tal cual debe contemplarse, desde el punto de vista general de los

grandes problemas agrarios que preocupan al país, como también los intereses de una importante rama del comercio nacional:

''Hemos examinado el problema de la implantación de elevadores ''de campaña y terminales en la República Argentina con toda la aten- ''ción que un asunto de tanta importancia nos merece, y tenemos el agra- ''do de contestar su estimada nota de fecha 15 de febrero próximo pasado.

''La opinión general predominante parece inclinarse hacia la con- ''veniencia de implantar el sistema de los elevadores de campaña en la ''Argentina, por el hecho de que el mismo ha dado buen resultado en los ''Estados Unidos y el Canadá. Consideramos, sin embargo, que los pro- '''blemas agrícolas en los países donde el sistema de los elevadores de ''campaña ha dado o parece haber dado buen resultado, no pueden paran- ''gonarse con los existentes en la República Argentina, ya que esos pro- ''blemas difieren fundamentalmente, por diversas y múltiples razones, ''tal como lo estableceremos más adelante al analizarlos. A nuestro juicio, ''corresponde encarar el estudio de este complejo asunto bajo el punto de ''vista de la agricultura puramente argentina y, contemplándolo así, a ''fondo y en su gran conjunto, se llega a la conclusión de que el sistema ''de los elevadores de campaña es más bien un problema complementario ''de varios otros que indudablemente son más, diremos así, básicos, que ''aquél.

''¿Cuáles son esos problemas básicos? En primer lugar, *el arraigo ''definitivo del colono a la chacra.* El enorme, excesivo porcentaje de co- ''lonos arrendatarios, tiene forzosamente que ser reducido a proporcio- ''nes más razonables, aumentando en cambio el porcentaje de colonos pro- ''pietarios. Este es un problema básico, señor Presidente. Basta citarlo, ''para que quede establecido de una manera incontrovertible, que este pro- ''blema precede al de los elevadores. Es tan cierto esto que sabemos por ''experiencia que una de las dificultades principales con que se ha encon- ''trado todo aquel que se ha preocupado a fondo de la posible inversión ''de capitales en la construcción de la red de elevadores regionales en el ''país, ha sido el espantajo de la inmensa proporción de colonos arrenda- ''tarios, trabajando en campos que no son de su propiedad y cuyos propie- ''tarios son dueños de destinarlos hoy a la agricultura extensiva, mañana ''a la ganadería por no convenirles en caso de cualquier crisis pasajera ''en la agricultura, seguir sembrando sus campos. Nuestra agricultura ''es todavía migratoria, por el hecho de ser el 86 % de nuestros chaca- ''reros arrendatarios. El peligro de cambios fundamentales de explota- ''ción y producción en toda una región o varias regiones existe hoy y ''existirá, mientras no se haya encontrado la forma de solucionar este pro- ''blema.

''El segundo problema básico es el de la inmigración y colonización ''que implica aumento de nuestra producción y aumento de población; ''ambas cosas harían más necesarios y útiles los elevadores de campaña, ''de lo que le serían en la actualidad.

''Otro problema es el de los caminos, que está ligado a todo este ''asunto: Con la situación ventajosa de tener por una feliz circunstancia ''geográfica, puertos cercanos a la gran parte de la producción agrícola; en ''cuanto haya caminos, éstos reducirán, hasta la cantidad de elevadores ''regionales que hoy parecen necesarios. Los buenos caminos harían po- ''sible el transporte por camiones y carros a distancias más largas en mu- ''chos puntos, principalmente del litoral, de donde se llevaría la merca- ''dería a los elevadores finales, en vez de llevarlos a los regionales.

"Esto es cuanto nos permitimos decir sobre el problema en general, "involucrando los grandes intereses nacionales que en sí encierra.

"Volviendo ahora a las diversas particularidades del asunto, pasa- "mos a contestar más en concreto, las preguntas contenidas en su atenta "nota.

"El valor de un elevador de campaña consiste en poseer, en lo po- "sible, las tres condiciones siguientes:

"a) Almacenaje;
"b) Rapidez en la manipulación;
"c) Hacer mezclas homogéneas.

"a) En este país, de verano largo e invierno corto y generalmente "benigno, el tiempo permite almacenar cereales en toda la región agrí- "cola al aire libre en tinglados, o como se hace ahora en planchadas bajo "lonas, dejando la mercadería almacenada en las estaciones afuera por "mucho tiempo sin que sufra mayormente, con un gasto de almacenaje "ínfimo. Las pérdidas por causa del mal tiempo son insignificantes. El "almacenaje en silos, es decir, en elevadores, resultaría mucho más cos- "toso que en tinglados o planchadas.

"En los Estados Unidos, y hasta en Canadá por ser vecino de los "Estados Unidos y proveedores en parte de su consumo, los elevadores "se han hecho para conservar la mercadería, en su gran mayoría necesa- "ria para el consumo interno. El invierno largo allí, la humedad y la "nieve hacen imposible el empleo menos costoso de tinglados y planchadas. "Además, tienen madera barata para la construcción de silos, cosa que "nosotros no tenemos aquí. Hablar de la construcción de silos con que- "bracho blanco, cuyo transporte del Chaco costaría más que traer ma- "dera de Noruega o portland de cualquier país, no tiene sentido. Gracias, "pues, al clima de este país, podemos almacenar nosotros cereales sin "gastar grandes sumas en silos, con sus correspondientes elevadores, "básculas para granel, cintas, motores, etc.

"La producción argentina, destinada en su mayoría a ser exportada "durante los meses que se produce su cosecha, cuenta con la ventaja de "que justamente en esa época los cereales argentinos son casi los únicos "que llegan a los mercados consumidores. Fomentando la retención de "la mercadería, incitando al productor a esperar, con el peligro de esti- "mular en él el espíritu de especulación, facilitándole una gran capaci- "dad de almacenaje se conseguirá, de diez años, vender en ocho, peor de "lo que se hubiera vendido dándole la natural salida a los productos y "aprovechando de los meses de enero hasta mayo en que por fortuna cli- "matérica de nuestro país, podemos exportar, mientras los lagos del Ca- "nadá están helados y en que los Estados Unidos tampoco pueden ex- "portar los productos que hacen competencia a los nuestros, porque su "excedente ya en esa época ha sido exportado.

"Por ahora, pues, y mientras que este país no necesite para su con- "sumo, sino de la quinta parte de su producción de trigo, y más ínfima "aun de maíz, no es indispensable ni de inmediata necesidad la cons- "trucción de elevadores para almacenamiento.

"También obliga y obligará cada vez más a una rápida exporta- "ción, la generalización en todo el país de la máquina llamada corta- "trilla, que adelanta en proporción enorme las llegadas a las estaciones "y acumula de golpe grandes cantidades en las mismas; además, trilla "el trigo sin que éste se haya sazonado y debidamente secado en la parva,

"como sucedía antes. Este es otro aspecto del problema, que merece un "detenido estudio por su importancia, puesto que sin aparentarlo, puede "ser el mayor obstáculo para el sistema de elevadores de campaña en "cuanto se quisiera utilizarlos como graneros para almacenar por tiem- "po más o menos largo. El trigo argentino antes aguantaba fácilmente "un año y más sin "picarse"; hoy, debido a la máquina corta-trilla, "empieza a picarse a los 4 ó 5 meses de cosechado. Este año mismo tene- "mos la mejor comprobación de este fenómeno. En lo que respecta al "maíz, cuya producción en cuanto a tonelaje es tan o más importante "que la del trigo, no es producto de aguante, salvo años excepcionales; "cuando más pronto se embarca después de cosechado, mejor es. No es "posible esperar mucho tiempo con maíz de graduación de humedad "de 15 grados arriba, como sucede puede decirse cuatro años en cada "quinquenio. Para salvar este inconveniente habría que fomentar la "construcción y empleo de galpones en las chacras en vez de las trojes, "ese sí es un problema nuestro, de la agricultura netamente argentina, "y no de la del Canadá ni de Estados Unidos.

"b) *Rapidez de manipulación.* — Si bien es cierto que la carga de "vagones a granel es más rápida que en bolsas, bien poco se gana con con- "seguir solamente la rapidez. En primer lugar, el material rodante de "los ferrocarriles no es suficiente hoy día para atender sin demora los "pedidos asentados, no obstante que se empleen muchos vagones que no "servirían para el transporte a granel, como ser: vagones chatos, de alto "bordo, jaulas, etc.

"Admitiendo que la carga a granel presente grandes ventajas y que "todos los inconvenientes, como ser: escasez de vagones cerrados, etc., "sean salvados mediante la adquisición por los ferrocarriles de grandes "cantidades de vagones, máquinas, etc., surge otra dificultad, por el he- "cho de que la "vía simple" es casi general en todo el país, no permi- "tiendo, por lo tanto, que se intensifique grandemente el movimiento "diario.

"Todavía no hemos tocado el punto de mayor importancia, es decir, "el problema de la distribución de mercadería a su llegada a los puertos "de embarque.

"Si admitimos que se salven todas las dificultades del transporte, "desde el interior del país hasta los puertos, y en consecuencia se llegara "a transportar mayores cantidades de mercadería, resultado lógico de "la mayor rapidez de la carga, viaje y descarga, se impone el problema "de la distribución. Evidentemente, o se tendrá que almacenar los ce- "reales en el país, o embarcarlos.

"En cuanto a lo primero, la única forma de almacenar económica- "mente, es el sistema actual de tinglados y planchadas afuera, mejo- "rando y aumentando su capacidad por grandes elevadores finales, como "el que construye el Ferrocarril del Sud en Bahía Blanca, y se proponen "construir algunas casas exportadoras en el Puerto Nuevo de Buenos "Aires.

"La segunda solución está en entera contradicción con la opinión "*tan continuamente expresada en el país, de que la exportación de pro-* "*ductos debe ser escalonada.*

"En resumen, si el transporte *intensificado* desde el interior hasta el "puerto es tan deseable como se desprende de la lectura de la mayoría "de los comentarios escritos sobre el asunto de la implantación de los

"elevadores de campaña, es al mismo tiempo la cosa menos buscada por "los mismos autores cuando se ocupan de la "liquidación forzada" de "los productos del país. En este punto, se incurre en contradicciones "lamentables.

"*La intensificación del transporte de cereales no aumentará en for-* "*ma notable por la simple razón de la manipulación a granel* a base de "elevadores de campaña, y si esta idea se realiza, no será una solución, "sino una complicación del problema de la venta proporcionada.

"Ahora, si la mercadería se dejara almacenada en elevadores por "cuenta del productor y a los efectos de retener o escalonar su venta, "el gasto de almacenaje resultaría para el chacarero mucho más caro "que el actual. Los exportadores dan generalmente las planchadas gra- "tis a los que les entregan sus trigos o cobran $ 0,05 - 0,07½ centavos "por cien kilos en una sola vez, aunque la mercadería quede almacenada "4 - 5 meses.

"c) *Mezclas homogéneas.* — Si bien los elevadores de campaña ser- "virían para la formación de mezclas homogéneas, no presentan ventaja "alguna sobre el sistema actualmente en vigor, es decir, la mezcla en los "puertos de acuerdo a las necesidades del momento (vapores a la carga "y destino de la mercadería a embarcarse, así como la necesidad de "cumplir ventas según las exigencias de cada mercado). En primer lu- "gar, existen en este país, un sinnúmero de calidades de trigo. Vendemos "en Europa y exportamos trigos Rosafé, Entre Ríos, Baruso, Brasil (sin "hablar de los de pedigree). Vendemos tipos según muestras y expor- "tamos trigos duros candeal, marquis, etc., todos de diferentes calidades "y pesos específicos; centeno, avena blanca y negra, despuntada y sin "despuntar, cebada forrajera y cervecera, igualmente de distintas cali- "dades y pesos específicos, maíz amarillo, morocho, colorado, cincuen- "tín, etc., etc.

"Es evidente que económicamente las mezclas deben hacerse en "los grandes elevadores terminales, donde existen muchísimos silos con "toda la maquinaria complicada y costosa, necesaria para hacer este "trabajo.

"Como ya hemos dicho, existen en este país un sinnúmero de cali- "dades diferentes de trigo, que van en aumento (sin que ello implique "el llegar a un tipo definido y definitivo) y sería por lo tanto necesario "recibir casi carro por carro, guardando la mercadería separada hasta "que quede fijado el precio o establecida la diferencia de valor en más "o en menos, comparado con el tipo de cotización corriente para servir "de base para la fijación de precio eventual. Hoy día, que la merca- "dería viene embolsada, fácil es guardarla en un pilote en planchada, "o en galpón, pero si llega a granel habrá que ocupar un silo entero.

"En seguida se ve la necesidad de construir elevadores de campaña "con un enorme número de silos pequeños, que naturalmente aumen- "tarían el costo de estas construcciones y por consiguiente el del al- "macenaje.

"*Los elevadores de campaña serían costosos,* y aunque servirían para "hacer mezclas homogéneas, este trabajo se hace mejor y más barato en "los elevadores terminales, en el momento de embarcar la mercadería.

"La base de la prosperidad del agricultor argentino es la exporta- "ción, no siendo igual la situación en los países que han establecido el "sistema de elevadores con éxito. El Canadá produce 20.000.000 de to-

''neladas de cereales, entre trigo, avena y cebada, y exporta 8.000.000, ''cosechándose esa enorme cantidad en los meses de agosto - septiembre, sin ''tener el tiempo materialmente suficiente para efectuar su exportación ''antes del invierno y de la clausura de los puertos por helarse sus lagos ''y ríos. Dada la severidad de su invierno, es imprescindible almacenar ''las mercaderías en galpones y elevadores de sólida construcción, bien ''diferentes a los tinglados y planchadas que llenan satisfactoriamente ''las necesidades en este país de clima benigno. En los Estados Unidos ''la diferencia con nosotros es más acentuada aún. Allí se produce y se ''cosecha entre junio y octubre unas 118.000.000 de toneladas, — repetimos, ''118.000.000 de toneladas, entre trigo, avena, cebada y maíz, — de las cua- ''les solamente 10.000.000 de toneladas se exportan, quedando 108.000.000 ''de toneladas, — repetimos, 108.000.000 de toneladas — para la distribu- ''ción dentro del país. Muy difícil es visualizar en forma comparativa "situaciones tan distintas como la de la Argentina, Canadá y, sobre todo, ''Estados Unidos!!

''*Conclusión.* — Teniendo en cuenta todas estas consideraciones, ''llegamos a la conclusión de que la implantación de elevadores de campa- ''ña en la República Argentina, no es un asunto de impostergable nece- ''sidad.

''*Los elevadores terminales* nuestros, tienen importancia enorme e ''inmediata para la agricultura de este país, mientras constituyen en los ''Estados Unidos y el Canadá tan sólo un complemento del sistema de ''elevadores de campaña, *para la exportación del excedente de sus cosechas,* ''(excedente cada vez menos importante, comparado con el enorme tone- ''laje que deben distribuir para sus propias necesidades de consumo) ''aquí son cada vez más indispensables. Lo prueba el hecho de que ''existen, trabajan, reducen el costo de producción en forma directa e ''indirecta, servirán una vez aumentados para graduar la salida de la ''producción, de acuerdo con la demanda de los países consumidores y ''ofertas de nuestros productores, quienes necesitan sólo una cosa, y es, ''facilidades reales y positivas de crédito, para llegar a la venta escalo- ''nada y a evitar la liquidación forzada. Se bastará y se sobrará él ''mismo para dirigir y administrar sus intereses y no necesitará que el ''Estado lo reemplace en ello. Que el Estado le dé facilidades para que ''se haga propietario de la tierra que trabaja, que le dé crédito y ya ''verá cómo ese chacarero que hoy mismo no es tan miserable ni tan po- ''bre como lo quieren ver algunos, convertirá este país en uno de los ''países más ricos del mundo. Esos 300.000.000 de pesos que habrá que ''gastar en una red de elevadores, serán mejor empleados, por ahora, en ''la creación del Banco Agrario Argentino, cuya misión consistirá en lle- ''nar los objetivos más arriba citados.

''Es muy difícil establecer cálculos, ni aproximadamente exactos, en ''la comparación del sistema de manipulación actualmente empleado aquí ''y lo que resultaría del sistema de elevadores regionales. Lo que resulta ''evidente, es que no es un negocio que ofrezca perspectiva alguna de buena ''colocación para el capital privado, por la reducción eventual de gastos ''en favor del productor. Debería, por consiguiente, hacer el Estado el ''desembolso para su construcción, pero en ningún caso encargarse éste ''de su explotación. La explotación por el Estado no da resultado en ''ninguna parte del mundo y tampoco aquí. ¿Cómo pretender, enton- ''ces, que el Estado explote con buen resultado una industria tan nueva

"para él, como los elevadores de granos, que se compone de una in-
"mensidad de detalles imposibles de vencer airadamente por una ex-
"plotación estadual, y forzosa e inevitablemente burocrática, donde el
"funcionarismo aniquila toda iniciativa privada, elemento tan necesario,
"tan indispensable en una explotación comercial?

"Con lo más arriba dicho, llevamos contestadas las preguntas núme-
"ros 1, 2 y 3 de su referida nota.

"En cuanto a la pregunta Nº 4, nos permitimos expresar que actual-
"mente los países importadores reciben todo el trigo y maíz a granel,
"salvo excepciones de poca importancia en el trigo y de alguna en el
"maíz, cuya condición, cuando es dudosa, es preferible cargarla en bol-
"sas. Además, hay países como España, que prefieren la importación de
"ciertos granos en bolsas. Por otra parte, la seguridad del estibaje por
"ser el transporte largo, exige tanto en el trigo como en el maíz, un
"15 % (máximum) de embolsado.

"*Nº 5.* — Una buena parte de lino siempre tendrá que salir en bol-
"sas, no sólo ni principalmente por las exigencias de los compradores,
"sino por la seguridad de los vapores, siendo el lino una mercadería
"peligrosa para el transporte a granel en grandes cantidades.

"*Bolsas.* — La generalidad de los que se ocupan de estos asuntos,
"creen que el productor pierde el valor íntegro de las bolsas cada año.
"No es cierto; el productor no pierde más que la diferencia entre las
"bolsas nuevas y la bolsa "al barrer" y eso solamente en parte. Son cosas
"un tanto difíciles de explicar a los que no están en el negocio, pero los
"que están en él saben perfectamente que no puede haber cosa más sen-
"cilla. Se compra peso bruto, pagándose los 380 - 400 gramos del peso
"de la arpillera al precio de trigo o lino; además, el valor de la bolsa
"usada se toma en cuenta en el cálculo del precio, al comprar, de modo
"que resulta, señor Presidente, que cuando se nos ofrece trigo a granel
"y trigo en bolsa, pagamos y pagaremos más por 100 kilos de trigo
"embolsado que por 100 de trigo sin bolsa. Esa diferencia en más es el
"valor de la bolsa "al barrer", menos el valor de la cantidad de trigo
"que representa el peso de la arpillera, o sea en este momento una di-
"ferencia entre cien kilos de trigo a granel y cien kilos de trigo en
"bolsas, de $ 0,18 - 0,20.

"La bolsa usada queda en el país y vuelve a utilizarse, la de trigo
"para el maíz y la de maíz para otros productos, como ser carbón de
"leña, papas, etc. Existe una industria de bolsas usadas, *de la cual
"viven muchos obreros y obreras,* fabricantes e intermediarios en este
"renglón. No es, pues, todo perjuicio para la economía nacional, como
"se le quiere presentar y como se le presenta generalmente".

Con tal motivo, tengo el honor de saludar al señor Presidente con mi consideración más distinguida.

G. SAASLAVSKY
Secretario Hon.

J. OBSTER
Vice-Presidente

Federación Agraria Argentina

Rosario, 28 de febrero de 1928.

Sr. Presidente de la Comisión Especial
para el estudio del Régimen de Elevadores de Granos,
Ministerio de Agricultura de la Nación
Paseo Colón 974 — Buenos Aires

Señor Presidente:

Nos place responder a su atenta nota de fecha 15 del mes en curso.

Su primera pregunta. — La conveniencia de implantar un sistema general de elevadores de granos, ha empezado a hacerse sentir con más o menos intensidad, desde hace aproximadamente unos 15 años, cuando el negocio de las bolsas adquirió todos los caracteres de una audaz especulación y cuando empezaron a escasear los vagones en forma alarmante y se acentuó esa necesidad a medida que se encarecieron todos los trabajos de hombreo, mezclas, cargas y descargas y sobre todo de almacenamiento que con el actual sistema ocupa mucho espacio.

Se usa en la pregunta la frase "sistema general" al referirse a los elevadores y se hace con toda propiedad, porque, entendemos, que para cambiar el actual sistema del movimiento de granos, debe adoptarse un sistema general que lo reemplace, empezando:

1º Organización del crédito agrícola, para que los agricultores sean en todo momento dueños de sus cereales.

2º Reforma del actual material de transporte de los ferrocarriles, capacitándolos para el sistema a granel.

Al apartado A). — Nuestra asociación es, por principios, contraria a todo monopolio del Estado, particularmente en cosas como la que nos ocupa, que requieren, para rendir todo el beneficio que de ellas se espera, el aporte de ingenio, de voluntad y de intereses personales en su administración. La intromisión del Estado con la actual capacidad y la disposición del pueblo para su contralor y estímulo, resultaría un desastre difícilmente reparable.

Al apartado B). — Opina nuestra Federación, que para llegar al manejo de nuestra gran producción agrícola es necesaria una legislación amplia, con bases como las siguientes:

1º Quitarles a las Bolsas de Comercio, Cámaras de Cereales y otras instituciones de índole particular, la facultad de fijar tipos y establecer bases para la venta de cereales, creando, en su substitución, un organismo creado por el Poder Ejecutivo Nacional, compuesto de dos agrónomos, dos agricultores, dos molineros y dos exportadores, presididos por un funcionario técnico del Ministerio de Agricultura de la Nación.

2º Fijar la cantidad de vagones capacitados para el transporte a granel que de acuerdo con la capacidad de los elevadores en función, debe tener cada empresa de ferrocarriles.

3º Fijar un tiempo máximo a las empresas ferroviarias para el transporte de cereales, después de cada pedido de vagones que hagan los productores.

¿Quién debe construir los elevadores; si el Gobierno o los particulares? — Entendemos que el mejor sistema es, que así como hay una ley que obliga a las empresas a construir techados para el cereal que se coseche en el radio de cada estación, legislar en el sentido de que las empresas tengan la obligación de construir un mínimo de elevadores, modificando para el caso el acuerdo que para techados existe entre ellas y el Gobierno. Construído por ellas el mínimo de elevadores, que se les entregaría en arriendo a los que tengan cereales disponibles, las empresas tendrían la obligación de construir los elevadores que un núcleo de agricultores organizados le solicitaran.

En resumen, piensa esta Federación que los elevadores deben ser construídos:

1º Por las empresas ferroviarias, por iniciativa propia, para ponerlos a la disposición de quien tenga cereales para ocuparlos.

2º Por las empresas ferroviarias a pedido de los agricultores.

3º Compromiso de parte de los núcleos de agricultores organizados, de pagar el alquiler del elevador por una determinada cantidad de años.

4º Compra del elevador por los agricultores organizados que lo desearan.

5º Crédito bancario a los agricultores a plazos hasta de un año con warrants o prenda agraria.

Al apartado C). — No lo creemos.

Al apartado D). — El contralor actual que el Estado mantiene sobre las empresas ferroviarias particulares, y aun para las propias, a fin de que efectúen buenos servicios, hace que nos espantemos ante otros posibles contralores.

Al apartado F). — Sí; siempre que se modifique esa ley, aunque conservándole su espíritu.

A la segunda pregunta. — No entendemos bien lo que significa la pregunta. Opinamos que implantando el sistema a granel, los agricultores no tienen por qué tener carros exprofeso para el transporte de los cereales, pues pueden tener bolsas para su uso, que vaciarían en el elevador y se las llevarían para seguir usándolas cuantas veces lo crean oportuno.

A la tercera pregunta. — Los tipos y bases actuales son arbitrarios, establecidos teniendo en cuenta solamente los intereses de los negociantes. Los actuales tipos Rosafé, Buenos Aires, Brasil, Bahía Blanca, Baruso, son antojadizos y si se implanta el sistema amplio de movimiento a granel, depósitos, transportes, créditos, etc., debe cambiarse también a los actuales tipos, previo un detenido estudio de parte del organismo que hemos recomendado constituir, el cual tendría a su cargo, como ya hemos dicho, la fijación de bases específicas y de pureza y de standardización para las distintas zonas del país.

A la cuarta pregunta. — Eso depende de las necesidades que sientan los consumidores de nuestros cereales, pero creemos que cuando estemos en condiciones de mover a la mitad de nuestra producción agrícola con el nuevo sistema, ya no habrá ningún inconveniente que se le oponga.

A la quinta pregunta. — La respuesta a esta pregunta va involucrada en la anterior.

A la sexta pregunta. — El costo del cereal desde la chacra hasta el vagón depende de la distancia en que está ubicada la casa y también de los caminos de acceso a la estación.

La tarifa de acarreo más generalizada en la chacra de nuestras zonas agrícolas, es la de 0,15 centavos por la primera legua y 0,10 centavos por las subsiguientes hasta las cinco leguas. Desde la quinta legua en adelante se hace una rebaja convencional.

Considerando que el colono vende su cereal al comerciante, el cereal que se descarga en el galpón requiere cuatro movimientos, dos a la descarga y dos al ser cargado a vagón.

Tomando como base la distancia de una chacra de tres leguas, el costo bastante aproximado sería el siguiente:

10.000 kilos, más o menos, 160 bolsas, a $ 0,35 c/u....	$ 56,—
10.000 „ „ „ 160 „ 4 movimientos, a $ 0,03 cada uno	„ 19,20
Total................	$ 75,20

Cuando el colono deposita su cereal para entregar directamente a la exportación, puede ahorrarse el movimiento, ya que generalmente no le pesa al descargar sino al entregar al vagón, pero el movimiento de descarga se cobra en este caso de 3 ½ a 4 centavos.

Terminamos la presente, señor Presidente, afirmando, una vez más, que a la organización de los elevadores para el depósito y el transporte a granel es necesario organizar el crédito en forma que el agricultor lo pueda obtener fácilmente y no pueda abusar de él; de otra manera serán inútiles los elevadores, como poco menos, son inútiles los galpones.

Quedando a sus órdenes para cualquier otra aclaración, tenemos el agrado de saludar muy atentamente al señor Presidente.

ESTEBAN PIACENZA.
Presidente

Banco de la Nación Argentina
(Dirección)

Buenos Aires, julio 3 de 1928.

Al Señor Presidente de la Comisión Especial para la implantación de un sistema general de Elevadores de Granos,
Dr. Guillermo E. Leguizamón.

Tengo el agrado de dirigirme a Vd. dándole a conocer los puntos de vista de esta institución en lo referente a la encuesta formulada en su atenta comunicación del 26 de marzo próximo pasado, sobre la implantación de un sistema general de elevadores de granos en el país.

Son indiscutibles las ventajas de un sistema bien coordinado de elevadores de campaña y terminales, en cuanto implican un gran perfeccionamiento técnico en el movimiento de nuestros granos.

Para que el agricultor disfrute equitativamente de tales ventajas, es indispensable que nuestro mercado de cereales reúna las siguientes condiciones:

a) Libre acceso del productor a los mercados terminales, garantizándole la efectividad de su derecho de enviar sus granos desde los elevadores de campaña a los elevadores terminales, mediante una tarifa que no pase del máximo fijado anualmente por una Comisión Oficial de Granos.

b) Sistema oficial de inspección y clasificación de granos.

c) Concesión de préstamos bancarios contra certificados de depósitos que acrediten la existencia en un elevador terminal de una determinada cantidad y calidad de cereal, a la orden del tenedor.

d) Libre juego de las operaciones a término sobre la base de los tipos oficiales del grano.

Es esencial que el funcionamiento de los elevadores de granos sea considerado como servicio público.

El régimen común de la propiedad privada de los elevadores, se prestaría a combinaciones desfavorables al agricultor. Pero este Banco no cree que en el monopolio del Estado se encuentre la única alternativa.

En efecto, los abusos del sistema privado han sido corregidos en el Canadá por las sabias disposiciones de la Ley de Granos, aplicada eficazmente por una comisión especial. La comisión de granos, cuyos miembros duran diez años, vigila el funcionamiento de los elevadores, y el desarrollo de las transacciones en granos, y establecen anualmente las tarifas máximas que los elevadores podrán cobrar por sus servicios. Así contraloreada la propiedad privada de los elevadores, daría el sistema un bajo costo de administración y nos aseguraría las ventajas de la iniciativa individual.

Convendría fomentar la cooperación de los agricultores en la construcción y manejo de sus propios elevadores. Estudiando cada caso particularmente, debiera el Estado ofrecerles su garantía en la obtención de los capitales necesarios.

La función que este Banco y los bancos particulares están llamados a desempeñar en el eficaz ordenamiento del mercado de granos, es de substancial importancia.

El certificado de granos, desde el punto de vista bancario, constituye un documento de gran solidez, especialmente cuando el precio del grano ha sido asegurado mediante una operación de venta en el mercado a término. La concesión de préstamos sobre estos certificados, esto es, sobre el cereal depositado en los elevadores terminales, unida a la práctica de las operaciones a término, permitirán a nuestro mercado de granos regular sus ventas internacionales, dentro del juego de la libre concurrencia.

Esta institución concede actualmente créditos liberales para la siembra y la recolección. El certificado de granos le permitirá extender las ventajas de su crédito hasta la etapa posterior de las ectividades agrícolas, ofreciendo a los productores el crédito que hoy llega precariamente por la deficiente organización de nuestro mercado.

Saludo a Vd. con toda consideración.

H. Jordán.
Secretario General

Tomás de Estrada.
Presidente del Banco de la Nación Argentina

Cámara Gremial de Molineros
(Bolsa de Comercio)

Buenos Aires, junio 11 de 1928.

Señor Presidente de la
Comisión Especial del Régimen de Elevadores de Granos,
Dr. don Guillermo E. Leguizamón
S/D

Tengo el honor de dirigirme al Sr. Presidente contestando en nombre de la "Cámara Gremial de Molineros", la encuesta que esa Comisión realizó entre las personas e instituciones que intervienen en la producción, transporte y comercio de cereales en el país.

A ese efecto paso a informar al Sr. Presidente del modo más breve y comprensivo que sea posible, cada una de las preguntas contenidas en la nota que se ha servido dirigir a esta Cámara con fecha 15 de febrero pasado:

1ª) Considera Vd. impostergable la implantación de un sistema general de elevadores de campaña y terminales? En caso afirmativo, cuál de los regímenes le parece más conveniente?.

Esta Cámara considera que la implantación de un sistema general de elevadores de granos y la consiguiente modernización del régimen del comercio de cereales (proceso circulatorio, almacenamiento y crédito prendario) reportaría indiscutibles beneficios a la producción agrícola como asimismo a la economía nacional, motivo éste que aleja cualquier duda respecto a la conveniencia de llevarlo a la práctica de inmediato.

Siendo poco probable que la iniciativa privada se resuelva por ahora, y quizá por mucho tiempo aun avocarse a la solución de tan importante problema, opinamos que el gobierno nacional debe tomar la iniciativa, construyendo un sistema completo de elevadores, sobre la base de un plan general bien meditado de organización integral y coordinada en todos los servicios de tan complejo mecanismo. Sólo así podrá lucharse ventajosamente, durante el período de transición, con las dificultades inherentes a un cambio trascedental de hábitos muy arraigados, ya tradicionales, y se evitarán fracasos que harían demorar su afianzamiento, tal vez por un largo período, con los trastornos y perjuicios consiguientes.

Una operación de crédito a base de obligaciones nacionales con amortizaciones a largo plazo resolvería la parte financiera de dicho plan.

No somos partidarios de un régimen de monopolio del Estado en la construcción de Elevadores de Granos. Opinamos que debería dejarse amplia libertad al capital privado, pues con ello se fomentaría la competencia en beneficio del productor.

La explotación de los elevadores de campaña convendría confiarla a las mismas compañías de ferrocarriles donde aquellos se hallasen ubicados, tanto por la notoria responsabilidad de dichas empresas que garantiza sus manipulaciones, como porque podrían efectuarlas en condi-

ciones más económicas, pues con el mismo personal que actualmente ocupan en las estaciones, atenderían sin dificultad su manejo y sólo tendrían que introducir modificaciones en la forma de trabajar.

El Estado, por su parte, debería ejercer un contralor e inspección, quedando a su cargo la fijación de tarifas de manipuleo, que cubran las amortizaciones, intereses y gastos de explotación.

Opinamos, en cambio, que los elevadores terminales públicos, a cuyo cargo están confiadas las tareas más delicadas del sistema. como son la limpieza, clasificación y almacenamiento en custodia o en caución, de los cereales, la explotación ha de estar a cargo de una entidad oficial o por lo menos deben dejarse en sus manos las funciones más importantes, exigiendo a la empresa privada o concesionaria la condición de no poder comerciar en granos o bien adoptarse otra disposición que impida a ésta manipular bajo cualquier forma, cereales depositados por terceros con los propios, en provecho exclusivo de los últimos.

Administración. — La administración general, clasificación, tarificación, inspección, etc., dado los múltiples y variados intereses que esas funciones involucran, deben ser confiadas a una entidad autónoma, de composición mixta, formadas por representantes del Gobierno Nacional y de todas las instituciones relacionadas con la producción y comercio de cereales. El concurso de estas intituciones se impone no sólo por su calidad de contribuyentes en la amortización del capital destinado a la construcción de elevadores, sino que también porque permitirá utilizar en beneficio general la experiencia adquirida en varios años de actividad en las transacciones.

Creemos de nuestro deber expresar de paso que, a nuestro juicio, el régimen de la ley Nº 3908 es ineficaz y no responde ya a las exigencias actuales, debiendo reemplazársele por otro que como el que ahora se proyecta, asegure el almacenamiento fácil de la cosecha y las transacciones consiguientes, garantizando su veracidad en todo momento.

> 2ª) Podrá solucionarse económicamente, en la campaña, la nueva forma de acarreo a granel, una vez implantados los elevadores de granos?

Sí, y con toda facilidad. El tipo de camión o carro usado en nuestra campaña se adapta fácilmente a su transformación con poco costo, tal como se estila en Norte América. Bastará levantar sus paredes laterales o aplicar un tanque con cierre hermético para evitar pérdidas.

Es posible que al principio haya de emplearse la bolsa para el transporte desde la chacra al elevador. Este servicio resultará económico, desde que puede utilizarse la misma bolsa en cada viaje del carro y por repetidas veces si se tiene la precaución de usar tela o arpillera de buena calidad y de atar la bolsa en la boca en lugar de coserla cada vez que se llene.

El vehículo para el acarreo es un material que se renueva constantemente, lo cual hace más fácil y poco onerosa la solución, pues se irá produciendo a medida que se vaya afianzando en la costumbre el nuevo sistema a granel.

> 3ª) Teniendo en cuenta que el funcionamiento del sistema se basa en el almacenamiento de conjunto por grados, le parece factible adoptar, provisionalmente, los tipos actuales: Rosafé, con sus números, Buenos Aires, Brasil, Bahía Blanca, Baruso, etc., y almacenar en conjunto con reconocimiento de peso específico?

Hallándonos actualmente en la época embrionaria, en lo que se refiere a tipos, pues se está produciendo una renovación general de semillas con el objeto de seleccionar las variedades que más se adaptan a cada zona del país, por su calidad y rendimiento, en cuya obra se halla empeñado el Ministerio de Agricultura en estos últimos años, es tarea difícil establecer clasificaciones de tipos definidos. Ello no podrá hacerse en forma apresurada sino mediante una labor minuciosa que requiere tiempo y organización, dadas las características del sistema propiciado.

Una buena clasificación es de valor inestimable tanto para nuestros negocios en el exterior como para el consumo, beneficiando los valores de nuestra producción.

Con el actual sistema de bolsas resulta sumamente fácil salvar cualquier deficiencia en la clasificación, desde que es posible seleccionar o identificar hasta la ínfima porción de cereal contenida en cada envase.

El sistema a granel, cuyo almacenamiento se efectúa por clase y grados preestablecidos, reclama un especial cuidado de clasificación de manera que los diferentes ''tipos'' a formarse sean claramente definidos con el objeto de impedir, en lo posible, la mezcla de trigo de buena calidad con otros inferiores en detrimento de los primeros, con el consiguiente perjuicio para el productor de estos últimos y para el molinero.

No debemos olvidar que el ''certificado de depósito'' es el instrumento por medio del cual se realizan todas las transacciones comerciales, sean de compraventa como de crédito sobre los granos almacenados, por cuyo motivo ha de ser el reflejo indubitable de lo que él representa, así como una garantía irrecusable de buena fe en su otorgamiento; de lo contrario quedaría descalificado por la confianza pública haciendo peligrar la estabilidad del sistema. A su eficacia contribuirá grandemente la buena clasificación.

Es a este respecto donde será más eficaz la intervención de las instituciones privadas en la administración del nuevo organismo, especialmente en lo que se refiere a la clasificación de granos; y esta Cámara Gremial de Molineros, llegado el momento, se prestará gustosa a cooperar en ello, contribuyendo con el aporte de su experiencia, especializada en trigos destinados a molienda.

4ª) A su juicio, los países importadores estarán en condiciones de recibir todo el trigo y maíz que se exporte a granel?

Casi todos los países importadores de nuestros cereales están ahora en condiciones de recibir el trigo y maíz que se exporte a granel.

5ª) Qué cantidad de granos, por especie, tendrá que salir forzosamente del país, en bolsa, por exigencia de los consumidores?

En la actualidad sólo un 20 % de cereales sale del país en bolsa y en su mayor parte para comodidad de la bodega. El lino, en cambio, alcanza a 80 ó 90 %, proporción que indudablemente disminuirá en forma sensible una vez generalizado el transporte y almacenamiento a granel y ofreciendo al mismo tiempo mayores garantías de conservación para dichos oleaginosos.

6ª) Podría usted suministrar un análisis, ítem por ítem, del costo de mover 10.000 kilos de granos, desde que son cosechados hasta que se cargan en el vagón?

En las planillas adjuntas se detallan ítem por ítem, el costo de mover 100 kilos de granos desde que son cosechados hasta que se cargan en el vagón.

7ª) Tiene cualquier otra observación o recomendación que hacer respecto al asunto que motiva esta encuesta?

Correlativamente a la implantación del sistema a granel, será indispensable considerar otras cuestiones importantísimas que constituyen otros tantos factores íntimamente ligados al mismo, los cuales han de contribuir en forma positiva al éxito de tan complicado mecanismo.

Con el propósito de ser breves, haremos apenas referencia, entre los que han de figurar en primer término, a la creación de un Banco Agrícola con ramificaciones en los diferentes centros de cultivo, de manera tal que su ayuda financiera pueda alcanzar paulatinamente a todos los productores del país.

Recordaremos asimismo el viejo problema caminero, sobre todo en cuanto se refiere a las comunicaciones permanentes y de menor trayecto entre la chacra y el elevador. No es necesario hacer resaltar lo que para el sistema proyectado implica y representa un transporte rápido y seguro.

A estos beneficios habrá que sumar los que reportaría la solución económica del más caro de todos los transportes: el acarreo.

Para terminar, insistiré una vez más sobre la vital importancia que una eficiente clasificación de los cereales tiene para el régimen a implantarse, máxime en lo que respecta al trigo, por sus múltiples variedades. Su influencia, la industria molinera argentina ha de ser la primera en experimentarla, pues con el fin de proteger la calidad de su producción, se ve precisada a realizar una constante y cuidadosa selección de los trigos que elabora; de impedírselo una deficiente clasificación, graves serían los perjuicios que a sus intereses acarrearía.

Teniendo en cuenta esa experimentación, especializada por la diaria tarea y el desarrollo alcanzado por nuestra industria, consumidora actualmente de casi una tercera parte de la producción nacional de trigo, colocan a esta Cámara Gremial de Molineros en el ineludible deber, en defensa de los cuantiosos intereses que representa, de solicitar para la misma un lugar en el seno de la Comisión permanente encargada de estudiar la clasificación de cereales.

Al dejar evacuada la consulta que esa H. Comisión tuvo la deferencia de formular a esta Cámara, me complazco en saludar a usted muy atentamente.

A. Bosso.

Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico

Buenos Aires, mayo 9 de 1928.

Señor Presidente de la Comisión Especial
Régimen de Elevadores de Granos,
Dr. don Guillermo E. Leguizamón.
Paseo Colón 974
Presente

En contestación a la atenta nota del señor Presidente de fecha 16 de febrero último, tengo el agrado de consignar a continuación la contestación de la Empresa a las preguntas formuladas en la misma, que la conciernen:

1) Se estima en principio que la implantación de un sistema general de elevadores de campaña y terminales, debidamente administrado, resultaría benéfico a la industria agrícola en particular y a la economía general del país, por el ahorro que reportaría en el manipuleo de los granos; las ventajas inherentes a una apropiada clasificación de los cereales; las posibilidades de un amplio desenvolvimiento de los créditos prendarios, que a su vez permitiría una más ordenada venta de la producción, y finalmente por los mejores precios que debieran obtenerse por los granos una vez implantado este sistema de manipulación y transporte.

2) Del punto de vista ferroviario, sin embargo, el cambio proyectado no podía operarse sin serios inconvenientes e ingentes gastos, que se considera oportuno puntualizar para conocimiento de la Comisión que usted preside:

a) Los centenares de galpones para cereales y sus desvíos, construídos bajo el imperio de la Ley de Tinglados, y que representan un capital considerable, quedarían sin objeto, y la realización del material usado sólo llegaría a una ínfima parte de su valor efectivo, por lo que cabe esperar que en la legislación que se dicte se prevea la indemnización de este perjuicio a las empresas afectadas.

b) El material rodante actual sería en parte considerable inapropiado para el transporte a granel, debiendo reconstruirse o modificarse los vagones de madera en forma tal que resistan la fuerte presión lateral ejercida por los cereales a granel, lo que exigiría la inversión de sumas de importancia en un plazo relativamente corto.

Es también importante la proporción de vagones abiertos que se emplean actualmente para el transporte de granos en bolsas, y no tendrían aplicación a ese efecto bajo el nuevo régimen de transporte.

No obstante lo expuesto, compenetrada la empresa de las grandes ventajas que para el agricultor y para el país en general significaría el cambio proyectado y en el deseo de cooperar ampliamente con el Superior Gobierno de la Nación en todo aquello que redunde en beneficio real de la economía general del país, en el cual esta Empresa tiene invertidos en cifras redondas 217.000.000 de pesos oro, no trepida en manifestarse francamente favorable a la iniciativa del Gobierno.

3) En cuanto al régimen de construcción y explotación más recomendable, piensa que todos los enunciados por esa H. Comisión presentan, a la vez que ciertas ventajas, no pocos inconvenientes.

A juicio de esta Empresa, el sistema general de elevadores — locales y terminales — debiera considerarse como un servicio público, reservándose el Gobierno la construcción y explotación con carácter de monopolio, sin perjuicio de atribuir su funcionamiento a entidades particulares de evidente seriedad, desvinculadas del comercio de exportación de cereales y lino, con o sin aporte de capital, o a un directorio similar al de las Obras Sanitarias de la Nación, designado con prescindencia de intereses políticos, y con las atribuciones y deberes del "Board of Grain Commissioners" del Canadá.

Cabe advertir que el negocio de elevadores de campaña, en las zonas donde no se cuenta con cosechas de semilla fina y maíz de igual importancia, que siguen una a la otra, y aseguren el funcionamiento del ele-

vador local durante la mayor parte del año, no es dentro de lo previsible, una inversión lucrativa sino a base de tarifas que podrían resultar prohibitivas, lo que desvirtuaría el objeto perseguido de abaratar los costos de manipulación y transporte. En efecto, tanto en los Estados Unidos como en el Canadá, las tarifas de los elevadores de campaña son considerablemente mayores que las de los terminales. Y se explica. Mientras la utilización de éstos es grande — lo que permite obtener un rendimiento adecuado sobre el capital — la de los de campaña es reducida, salvo en aquellas zonas donde a una cosecha importante de cereales sigue una igualmente importante de maíz.

Los actuales elevadores terminales, de propiedad particular en los puertos, podrían ser materia de expropiación o de arriendo por el Estado. Este procedimiento sería aplicable a los terrenos de estaciones, necesarios para la instalación de elevadores de campaña.

Lo que se considera indispensable es que el funcionamiento de la red completa de elevadores — locales y terminales — se encuentre en manos de una sola entidad, por lo menos en lo que a cada ferrocarril se refiere, a fin de asegurar la regularidad de la corriente de tráfico entre los elevadores locales y terminales, de acuerdo con la capacidad de recepción de estos últimos. Esto permitiría armonizar mayormente las necesidades del transporte con una utilización más metódica del material rodante.

4) En cuanto a las demás preguntas del cuestionario, es evidente que no van dirigidas a esta Empresa.

Saludo a Vd. con mi consideración más distinguida.

MERVYN F. RYAN.
Administrador General

Mercado General de Productos Nacionales
(Rosario)

Rosario de Santa Fe, abril 19 de 1928.

Al señor Presidente de la
Comisión Especial de Elevadores de Granos,
doctor Guillermo Leguizamón.
Capital Federal

De nuestra consideración:

En nombre del Directorio de la Sociedad Anónima "Mercado General de Productos Nacionales del Rosario de Santa Fe", cuya presidencia ejerzo, tengo el agrado de contestar la encuesta formulada por la Comisión de su digna presidencia.

La preparación de un plan general de Elevadores en el país, como principio básico y de real trascendencia en el comercio de granos, es reclamado con verdadera urgencia, a no dudarlo.

Los beneficios y ventajas que reportaría a la economía nacional una red de elevadores terminales y locales serían de importancia positiva por

las ventajas que el nuevo sistema tiene sobre los procedimientos en práctica y por las reales economías en movimiento, disminución de mermas, eliminación de envases y presentación del producto en mejores condiciones a los mercados de consumo.

No obstante las bondades que podría acarrear al país la implantación de un sistema general de elevadores, lo que no se discute, es conveniente meditar con toda seriedad el problema, a fin de encauzar la iniciativa dentro de la realidad y de la experiencia de otros pueblos, consultando la propia para no llegar al desaliento por pretender avanzar más de lo necesario. No hay que olvidar que toda innovación produce perturbación en las costumbres y prácticas y, que de no marcharse cautelosamente, con paso muy firme, el fracaso puede ahogar una buena iniciativa, como un buen propósito o un excelente sistema.

Después de esta breve exposición, venimos a contestar los puntos consultados por esa Honorable Comisión:

Al punto primero. — Consideramos que la implantación de elevadores terminales en los distintos puertos de la República, en proporción al movimiento de cada uno, es de positivo beneficio general y que su construcción no debe demorarse, en razón de que con ellos se contribuiría al movimiento más rápido y en forma más eficiente de nuestra cosecha.

La construcción de los elevadores terminales, opinamos que debe estar a cargo del Estado, pues como la misma requiere la inversión de fuertes capitales, sería muy difícil conseguir su financiación por particulares.

La explotación de estos elevadores creemos que debe confiarse a varios Directorios, divididos por zonas, los que serían nombrados por el Gobierno y en los que deberían estar representadas las diferentes entidades que tengan atingencia con la producción y negociación de granos.

Estos Directorios tendrían a su cargo la dirección y administración de los elevadores, fijando las tarifas y reglamentos correspondientes, que deberían ser sometidas a la aprobación del Gobierno.

Como el objeto primordial de los elevadores es reducir el costo de manipuleo de la cosecha y su fácil negociación, las tarifas a regir en los mismos deberían reducirse a la mínima expresión, debiendo tan sólo calcularse los gastos generales, los del personal administrativo, intereses del capital invertido a un tipo reducido y un tanto por ciento para amortización por depreciación de las construcciones.

Esta entidad cree que, como consecuencia de la construcción de los elevadores, nacería de inmediato la iniciativa privada, construyéndose en la campaña elevadores regionales. Por este motivo, opinamos que el Gobierno debe dejar, por ahora, la construcción de los elevadores regionales a la iniciativa particular, evitando con ello las complicaciones y excesivos gastos de tantas administraciones regionales.

Al punto segundo. — El acarreo a granel en la campaña es de fácil solución pero, como nuestra idea, para las primeras construcciones, es que se hagan únicamente elevadores terminales, creemos que esto es punto secundario por ahora.

Al punto tercero. — Opinamos que la formación de tipos debería hacerse en la misma forma como se hace actualmente, vale decir, confiando a las Cámaras Gremiales de las Bolsas de Comercio su formación, en razón de que éstas están constituídas por representantes de los diferentes gremios que intervienen en la negociación de los granos.

Al punto cuarto y quinto. — Los países importadores están en condiciones de recibir los cereales a granel, salvo un porcentaje que varía entre un 10 y 15 por ciento, que se debe embarcar en bolsas por comodidad de los vapores de ultramar y para seguridad de sus bodegas.

Al punto sexto. — Lo dejamos sin contestar por cuanto tenemos la seguridad de que estos datos ya les habrán sido suministrados con toda exactitud por entidades que están en condiciones de hacerlo con absoluto conocimiento, en razón de estar relacionados directamente con los acopiadores y colonos de nuestra campaña.

Antes de terminar, opinamos que, como lógica consecuencia de la construcción de los elevadores, el Gobierno deberá obligar a las empresas ferroviarias a modernizar sus elementos de transporte para estar en condiciones de recibir cargas a granel a medida que las necesidades lo requieran.

Expuesta nuestra opinión en estos términos, saludamos al señor Presidente con nuestra mayor consideración.

M. Ordóñez.
Presidente

E. I. Domínguez.
Secretario

Bunge & Born Limitada

Buenos Aires, abril 11 de 1928.

Señor Presidente de la
Comisión Especial de Elevadores de Granos
Ministerio de Agricultura de la Nación.
S/D

Muy señor nuestro:

Evacuando la consulta formulada por esa H. Comisión referente a la conveniencia de implantar un sistema general de elevadores, consideramos tarea innecesaria extendernos sobre la oportunidad de ese proyecto, ya que se trata de un asunto que ha sido ampliamente tratado bajo todas sus fases, tanto por la prensa como por todas las instituciones que intervienen en el vasto mecanismo, dentro del cual se desarrolla el comercio de cereales del país, y sobre cuya utilidad — mejor dicho necesidad impostergable — no cabe tampoco divergencia de opiniones.

Nos concretaremos así a contestar las diferentes preguntas puntualizadas en su nota del 15 de febrero, a saber:

1º ¿Considera usted impostergable la implantación de un sistema general de elevadores de campaña y terminales? ¿En caso afirmativo, cuál de los regímenes le parece más conveniente?

En nuestra opinión, la implantación de elevadores, aun cuando su ejecución se efectuara por etapas en forma metódica y progresiva, deberá obedecer a un plan general previamente establecido que incluya tanto los elevadores de campaña como los regionales y terminales.

A. ¿Debe considerarse un sistema general de elevadores como servicio público y reservarse directamente el Gobierno Nacional la construcción y explotación con carácter de monopolio?

Dada la magnitud de este proyecto, opinamos que la ayuda oficial para arbitrar los recursos que requerirá la ejecución de esta obra, sea mediante la emisión de títulos garantizados por las mismas construcciones u otra forma de financiación a establecer; sería el medio más eficaz para poder imprimir a la ejecución de este proyecto la actividad que requiere.

En cuanto a su explotación, para convertirla en un servicio público debidamente organizado, se requerirá el montaje de una complicada y costosa maquinaria burocrática que gravitará sobre el costo de la producción y podría limitar sensiblemente los beneficios que se esperan de dicho proyecto.

B. ¿En caso negativo, sería más conveniente confiar su construcción y explotación a una entidad autónoma creada por ley del Congreso con un régimen semejante al de las Obras Sanitarias de la Nación, a la cual se confiaría la facultad de reglamentar la clasificación, tarificación, etc., etc.?

Estando la explotación a cargo de cualquier entidad autónoma, el desarrollo de sus funciones está sujeto a las mismas contingencias y ofrece los mismos inconvenientes que mencionamos más arriba.

C. ¿O, por el contrario, piensa que se obtendrían mejores resultados acordando todo lo relativo al establecimiento del sistema a concesionarios, reservándose la Nación el contralor, como ocurre con los ferrocarriles nacionales de propiedad particular?

La intervención de concesionarios la consideramos también innecesaria, pues equivaldría agregar a la ya complicada maquinaria de la negociación de nuestros productos, un resorte completamente superfluo y posiblemente hasta perjudicial ya que sus propios intereses — pese a cualquier contralor — primarían sobre los demás, eliminarían toda competencia e imposibilitarían hasta la formación posible de elevadores cooperativos.

D. ¿Habría ventajas en dejar que esa construcción y explotación sea libre, bajo el régimen que le acuerda la Ley Nº 3908?

Librado en cambio este comercio a la acción privada, la competencia que de la misma se deriva, será la mejor defensa de nuestra producción, máxime si una legislación análoga a las que rigen en Norte América y Canadá, ejerciera sobre los elevadores un contralor oficial sobre tarifas, inspección de balanzas y demás resortes de su funcionamiento interno que para la seguridad de los depositantes se considerase necesario.

2º ¿Podrá solucionarse económicamente en la campaña, la nueva forma de acarreo a granel una vez implantados los elevadores de granos?

Este asunto tendrá que ser objeto de un estudio especial, pues mientras en Norte América y Canadá se continúa con el antiguo sistema de emparvar los cereales, los que después de trillados se cargan en carros a "granel" para su transporte al elevador de campaña o vagón, el uso en el país de la "australiana" que corta y trilla simultáneamente, seguirá requiriendo el empleo de bolsas, su costura y carga a carros.

Es esta, sin embargo, una dificultad que no consideramos como insalvable; en cambio, hay otros dos factores que deberán también tomarse en consideración y que tratamos bajo párrafo 7.

3º ¿Teniendo en cuenta que el funcionamiento del sistema se basa en el almacenamiento de conjunto por grados, le parece factible adoptar, provisionalmente, los tipos actuales (Rosafé, con sus números, Buenos Aires, Brasil, Bahía Blanca, Baruso, etc.), y almacenar en conjunto con reconocimiento de peso específico?

Razones de economía, relacionadas con las operaciones internas de cada elevador, impondrán por sí mismas este sistema de almacenamiento. Dictaminar sin embargo desde ya la forma cómo establecer esas clasificaciones, nos parece muy prematuro.

Las calidades, principalmente en el trigo, están pasando por un período de evolución. El empleo de semillas de pedigree y su hibridación han dado origen a nuevos tipos que tampoco pueden considerarse como definitivos. Hasta que el empleo de los elevadores sea un hecho, podrían predominar otras nuevas calidades que requerirán una diferente clasificación que la actual.

De cualquier forma, consideramos que la formación de tipos o grados deberá continuar a cargo exclusivo de las entidades oficiales como las Cámaras Gremiales de las Bolsas, que por su composición, independencia y fines ajenos a cualquier lucro, son las más indicadas para ese objeto.

Además, los tipos así formados son aceptados por todos los mercados consumidores y sirven de base para las transacciones comerciales, reglamentadas a su vez por contratos, cuyas cláusulas y condiciones se aplican en forma uniforme sobre todo el comercio mundial de cereales.

4º ¿A su juicio, los países importadores estarán en condiciones de recibir todo el trigo y maíz que se exporte a granel?

Es un hecho que el sistema de elevadores se está generalizando cada vez más también en los puertos importadores, así que el sistema del transporte a granel es susceptible a un aumento pero no a una reducción.

5º ¿Qué cantidad de granos, por especie, tendrá forzosamente que salir del país, en bolsa, por exigencia de los consumidores?

Sin contar los subproductos de molienda y otros cereales, como ser alpiste, nabo y lino, que en su mayor parte se exporta en bolsas, calculamos que la exportación de los demás cereales principales, como ser trigo, maíz, avena, cebada y centeno, no excede del 15 %.

Este porcentaje difícilmente podrá reducirse, pues por razones de estiba, el embarque de una parte en bolsas no es posible eliminarlo.

6º ¿Podría usted suministrar un análisis, ítem por ítem, del costo de mover un lote de 10.000 kilos de granos, desde que son cosechados hasta que se cargan en el vagón?

También depende de varios factores: distancia, forma de acarreo, estado de los caminos, carga directa a vagón o depósito previo en la estación, etc.

Como término medio general, los gastos hasta poner los cereales sobre vagón pueden establecerse en:

Acarreo: 3 leguas	$ 40 a 45
Gastos hasta el vagón	„ 10 „ 20
Término medio	$ 57,50

7º ¿Tiene cualquier otra observación o recomendación que hacer respecto al asunto que motiva esta encuesta?

Como ya se ha manifestado en otro lugar, otros dos factores de mucha importancia relacionados con el sistema de elevador son:

1º *Aplicación de fletes ferroviarios.* — En vista que el elevador debe considerarse como un sistema de cadena para el transporte sucesivo del elevador de campaña regional y de éste al elevador terminal, la aplicación de los fletes tendrá que modificarse en consecuencia y computarse estrictamente de acuerdo con las distancias kilométricas, de manera que el flete entre el lugar de producción y el destino final sea el mismo, tanto tratándose de un despacho directo, como pasando previamente por cualquier elevador regional.

2º *Carga a vagón.* — Para el transporte en Norte América y Canadá se utilizan los vagones cerrados comunes, colocando a través de las puertas laterales, tablones de madera hasta la altura del granel y cerrando después las puertas del vagón en la forma de práctica.

Este sistema no podrá emplearse aquí debido al costo más elevado de la madera y requerirá por lo tanto el uso de vagones de construcción especial o bien la modificación de los existentes.

Otras consideraciones. — Si la implantación de elevadores prestará a la producción beneficios tan positivos como ser: reducción de los gastos, facilidades de almacenamiento, posibilidad de graduar la salida de los productos de acuerdo con la situación del mercado mundial, que equivale a una más eficaz defensa de los precios, eliminación de pérdidas por roedores e inclemencia del tiempo, etc., etc., abre también el camino a muchas otras iniciativas derivadas del mismo sistema, expedición de certificados, ampliación del crédito, generalización del warrant agrícola y tantos otros que la práctica misma sugerirá.

No queremos, sin embargo, dejar pasar por alto otro punto que influye directamente sobre los intereses de nuestra agricultura, o sea la situación actual de nuestros puertos que sin excepción alguna son ya insuficientes para mover — por los antiguos métodos — el tonelaje cada vez mayor que afluye en demanda de bodegas, dando lugar a congestiones de tráfico, demoras de vapores, estadías de vagones, y otra serie de entorpecimientos larga de enumerar, pero que se traducen en gastos y perjuicios que gravitan sobre todos los factores que intervienen en la manipulación de los granos, desde el productor hasta el exportador.

Pese a todas las medidas de emergencia, este problema seguirá subsistiendo en mayor o menor grado, según la magnitud de las cosechas, hasta que nuestros puertos cuenten con elevadores terminales en la proporción que nuestra exportación lo demande.

Dejando esí expuesta nuestra opinión en lo que se refiere a la implantación de elevadores, quedamos a la disposición de esa H. Comisión para cualquier ulterior aclaración que creyera conveniente formularnos.
Saludamos al señor Presidente con nuestra mayor consideración.

J. OSTER.

Bolsa de Cereales
(Buenos Aires)

Buenos Aires, abril 11 de 1928.

Señor Presidente de la Comisión Especial para el
Régimen de Elevadores de Granos,
Dr. Guillerma Leguizamón
Paseo Colón 974
Ciudad

Respondiendo a la atenta nota del señor Presidente, fecha 15 de febrero último, por la que se solicita la opinión de esta entidad sobre los puntos que en aquella se consignan, relativos al régimen de los Elevadores de Granos, me es muy grato expresar lo siguiente:

Pregunta primera. — "Considera usted impostergable la implantación de un sistema general de elevadores de campaña y terminales? En caso afirmativo, cuál de los regímenes le parece más conveniente? — a) Debe considerarse un sistema general de elevadores como servicio público y reservarse directamente el Gobierno Nacional la construcción y explotación con carácter de monopolio? — b) En caso negativo, sería más conveniente confiar su construcción y explotación a una entidad autónoma creada por Ley del Congreso con un régimen semejante al de las Obras Sanitarias de la Nación, a la cual se confiaría la facultad de reglamentar la clasificación, tarificación, etc., etc.? — c) O, por el contrario, piensa que se obtendrían mejores resultados acordando todo lo relativo al establecimiento del sistema a concesionarios, reservándose la Nación el contralor como ocurre con los ferrocarriles nacionales de propiedad particular? — d) Habría ventajas en dejar que esa construcción y explotación sea libre, bajo el régimen que le acuerda la Ley Nº 3908?".

Pensamos que la opinión es unánime respecto a la urgente necesidad de adoptar medidas de defensa en favor del comercio de nuestra producción agrícola, entre cuyas medidas se cuenta la de construir elevadores de granos, pero, agregaremos que para que ella pueda ser eficaz, debe ir acompañada de la ayuda monetaria al agricultor, como así también al comerciante de la campaña, que hasta hoy es el único protector del chacarero, no obstante la creencia contraria de aquéllos que no conocen de cerca el proceso de la cosecha.

Al estudio de la construcción de elevadores, pues, deben ir aparejados los relativos a los Bancos Agrícolas, a la reglamentación de la

prenda agraria y la simplificación de sus trámites y, el correspondiente a los "warrants", en tal forma que la Ley respectiva pueda prestar a la agricultura los beneficios que hoy no le concede, porque las instituciones bancarias no se atreven a dar dinero sobre productos agrícolas.

El elevador, combinado con la prenda agraria y los "warrants", formará un sistema de importante ayuda para la conveniente colocación de las cosechas; pero, es preciso no olvidar de que el colono requiere, asimismo, apoyo en lo tocante a las tareas que concurren a todo el desarrollo anterior a la posesión definitiva de los productos, es decir, recolección, trilla, acarreo, etc.

Sabido es que la mayoría de los agricultores trabajan sin elementos suficientes, por lo que les es indispensable la ayuda del comerciante de campaña o acopiador. Estos les suministran, por lo menos, la manutención durante el año, las bolsas y el dinero para levantar la cosecha, contribuyendo, en muchos casos, con una parte del pago de los arrendamientos. Resulta así, que cuando llega el mes de octubre, el colono, el acopiador y hasta el consignatario, se encuentran abocados al problema de obtener dinero para el levantamiento de la cosecha, y al 31 de diciembre, época en que la recolección está en el período álgido, los Bancos exigen saldar las cuentas corrientes, de manera que los préstamos de dinero, se restringen enormemente, no digamos para el agricultor, sino — y lo que es más grave — para todo comerciante, así para el de la campaña como para el acopiador y el consignatario.

Esta situación ha originado, como consecuencia inmediata, la perniciosa práctica de vender al descubierto, mediante un anticipo, a las pocas casas exportadoras, por medio de los contratos de "precios a fijar", en lo que también juega un rol importante el afán de la especulación. De esta manera se ha vendido tal vez el 50 % de los cereales y oleaginosos, antes de estar cosechados.

Si bien se ha criticado acerbamente la práctica de referencia, justo es reconocer que mientras el agricultor no consiga el apoyo que necesita de los poderes públicos, no le queda otro camino que el de recurrir a esa forma de operar.

De lo dicho resulta, que son dos las ocasiones en que el agricultor necesita ayuda: en primer término, al momento de levantar la cosecha, para que no se vea precisado a vender por medio de los contratos "a fijar precio"; la segunda, cuando ha recogido y transportado sus productos en forma de que pueda colocarlos paulatina y medidamente, para que no se desvaloricen, como consecuencia de la excesiva oferta.

Para lo primero, es menester recurrir al anticipo bancario, con garantía prendaria. Para lo segundo, está la función del elevador, con el depósito de la mercadería y el warranteo de la misma.

De ahí que, si bien la implantación de un sistema de elevadores se hace indispensable, debe completarse con la acción de los Bancos Agrícolas, u otro medio semejante, del que pueda asistirse el agricultor para las operaciones de recolección y demás a que nos hemos referido.

Con referencia a los puntos *a*, *b* y *c* de la pregunta que nos ocupa, es nuestra opinión que los elevadores no deben ser confiados exclusivamente, ni a la explotación particular, ni a la del Estado: lo primero, porque siendo su finalidad la de proteger ampliamente a los agricultores, debe de evitarse la especulación desmedida de los capitales particulares, que anularía aquel propósito de progreso; lo segundo, por el concepto tan elemental e incuestionable, de que el Estado no es el mejor adminis-

trador, sin que se evite ese inconveniente, con el recurso de constituir una entidad autónoma, a semejanza de las Obras Sanitarias u otras similares.

Creemos que si bien es menester que el Estado provea el capital necesario para el comienzo de las obras respectivas, también se hace preciso que en su constitución definitiva se dé cabida al propio productor, de manera que los capitales estén constituídos por el aporte concurrente del gobierno y los beneficiarios, y su administración esté a cargo de uno y de otros, con la ingerencia de delegados de las principales instituciones comerciales del país, que tengan relación con la industria agrícola, es decir, Bolsa de Cereales, Bolsa de Comercio de Buenos Aires, y Rosario, Mercados a Términos y Sociedad Rural Argentina.

De esta suerte, se pondría en práctica el sistema mixto, para la administración de una obra que ampararía los intereses generales del país, y el de los agricultores particularmente.

La explotación libre, a base del régimen de la Ley 3908, ya hemos podido experimentar que es absolutamente ineficaz; y si se llegase a la explotación en la forma en que nos ocupamos precedentemente, el régimen de la referida Ley 3908 debe necesariamente desaparecer, sin concederse, en lo sucesivo, a los particulares, la construcción y explotación de nuevos elevadores, pues los que existen actualmente, bastan para llenar las necesidades de los exportadores.

Pregunta segunda. — "Podrá solucionarse, económicamente, en la campaña, la nueva forma de acarreo a granel, una vez implantados los elevadores de granos?"

No habría ningún inconveniente para que el acarreo de la campaña se adaptase al nuevo sistema de transporte a granel.

En efecto, las máquinas cosechadoras - trilladoras, tan difundidas, son susceptibles de una simple modificación reemplazando la bolsa por el carro en que se deposite el producto a medida que es cosechado y trillado.

Mientras no se contase con los elementos necesarios para llevar a cabo esa innovación, el chacarero puede seguir usando la bolsa, al sólo objeto del transporte a la estación. Dichas bolsas, en lugar de ser cosidas una vez llenadas, como actualmente ocurre, serían sujetas en la boca con una atadura provisional, de manera que pudiesen ser fácilmente vaciadas en el vagón, utilizándolas en tantas operaciones de esta clase, como fuera posible.

En cuanto a los vagones de ferrocarril, ningún inconveniente se opondría a que pudieran usarse los actuales, con el sencillo procedimiento de colocar en la puerta de los mismos, unos tablones que eviten la caída del grano, cuyos tablones, con el mismo peso de la carga se mantendrían adheridos a la pared lateral del vagón.

Así ocurre en Canadá, como lo demuestran gráficamente las películas que el Ministerio posee, sobre el desarrollo de las operaciones relativas a la siembra y cosecha del citado país.

Pregunta tercera. — "Teniendo en cuenta que el funcionamiento del sistema se basa en el almacenamiento de conjunto por grados, le parece factible adoptar, provisionalmente, los tipos actuales (Rosafé, con sus números, Buenos Aires, Brasil, Bahía Blanca, Baruso, etc.) y almacenar en conjunto con reconocimiento de peso específico?"

Lo creemos factible, pues ya existe la costumbre en el acopiador de efectuar los manipuleos necesarios para tipos determinados, de acuerdo con las exigencias del comercio y no habría dificultad de que ello se hiciera también con el sistema de los elevadores.

Pregunta cuarta. — "A su juicio, los países importadores estarán en condiciones de recibir todo el trigo y maíz que se exporte a granel?"

La gran mayoría de los países importadores, y especialmente los principales consumidores de nuestro trigo y maíz, se hallan en condiciones de recibir esos productos a granel, sólo que, algunos de aquéllos, tienen establecidas reglamentaciones de policía vegetal, que sólo permiten la introducción en bolsas y con la previa observancia de ciertos procedimientos como la fumigación y otros similares.

Aparte de que tales reglamentaciones podrían cumplirse aun prescindiendo del envase, es decir, con la introducción a granel, los países que las tienen establecidas, constituyen una minoría de escasa importancia entre los adquirentes, en la República, de los mencionados cereales.

Pregunta quinta. — "Qué cantidad de granos por especie tendrá forzosamente que salir del país, en bolsa, por exigencia de los consumidores?"

Entre los granos que se exportan, el lino es el que exige la necesidad del envase, por tratarse de un oleaginoso que ofrece algunos inconvenientes para su transporte a granel, ya que preservado por la bolsa, se evita más fácilmente las contingencias de depreciación que en el comercio se menciona, por lo común, con las denominaciones de lino manchado, apelotonado, etc.

Puede calcularse de que el 90 % de dicho oleaginoso, se exporta en bolsa.

El resto de los granos exportables no ofrece inconvenientes para su transporte a granel, pudiendo calcularse en 15 % los que se envían embolsados.

En la actualidad, se establece en los contratos de fletamiento la opción de transportar en bolsas aquel porcentaje del 15 % de mercadería.

Creemos de que no ha de ser mayor del 20 % la cantidad de granos que tendría que salir del país en bolsa, — con excepción del lino — y esto sin perjuicio de que se fuera reduciendo en la medida de la perfección de los transportes a granel, con la adopción de las medidas aconsejadas por la experiencia.

Pregunta sexta. — " Podría Vd. suministrar un análisis, ítem por ítem, del costo de mover un lote de 10.000 kilogramos, desde que son cosechados hasta que se cargan en el vagón?"

El costo del movimiento a que se refiere esta pregunta varía con arreglo a la distancia.

El término medio del costo del movimiento a galpón, es de $ 0,15 cada 100 kilos, y el acarreo, tratándose de la distancia más común de dos leguas, es de $ 0,35 los 100 kilos, o sea, sumada una operación y otra, $ 0,50 hasta poner los productos en vagón.

Saluda al señor Presidente con su más distinguida consideración.

HUMBERTO FERRO.
Secretario Hon.

ALEJANDRO AVALOS.
Presidente

Mercado de Cereales a Término de Buenos Aires, S. A.
(Bolsa de Comercio)

Buenos Aires, marzo 30 de 1928.

Señor Presidente de la
Comisión Especial sobre Elevadores de Granos,
doctor G. E. Leguizamón.

Señor Presidente:

El Director del Mercado de Cereales a Término de Buenos Aires, ha considerado con la debida atención los distintos puntos de la circular pasada por el señor Presidente, recabando juicios de instituciones y personas, que intervienen en la producción, transporte y comercio de cereales, sobre la oportunidad de implantar un sistema general de elevadores de granos en el país.

La conveniencia de los elevadores de granos es algo indiscutible. La Sociedad que presido, viene repitiendo en sus memorias anuales, de quince años a esta parte, la necesidad de encararlos, como uno de los medios más prácticos de favorecer con la implantación de los métodos modernos y la eficaz negociación de los granos, la producción del país y la forma de compensar mejor el esfuerzo de las clases laborantes. El antecedente que damos habla de nuestra profunda convicción al respecto.

Si la implantación de los elevadores obedece a un sistema de carácter general y meditado que contemple las ventajas inmediatas y mediatas de tales instrumentos, a desarrollarse metódica y paulatinamente, de modo a que cada paso se dé racionalmente y después de haber puesto a quiénes deben utilizarlo en condiciones de comprenderlo, evitando desalientos posibles por querer hacer o abarcar todo de golpe, la oportunidad y conveniencia de encarar el asunto, no puede ser más acertada. Los elevadores permiten cimentar lo que para nosotros constituyen las dos más grandes y sólidas columnas, a los fines de negociar los granos y estimular el crecimiento de la producción, o sea que los colonos puedan "guardar" y "financiar" sus cosechas.

Expresadas estas ideas generales, de las que se deduce que conjuntamente con el "elevador" debemos preocuparnos del "crédito agrícola" o en otros términos, que una y otra cosa son resortes que deben considerarse simultáneamente o mejor aun, consecutivo el "elevador" al "crédito agrícola" en el complejo mecanismo de la negociación de nuestros saldos exportables de las cosechas, pasemos a ocuparnos de los puntos concretos que se mencionan en la encuesta.

Desde luego, está descartado que dentro de un sistema general de elevadores, deben combinarse los de campaña con los terminales, a fin de que el colono tenga a su disposición los mercados interno e internacional.

Sin la menor vacilación, pensamos que las modalidades indicadas en los incisos *a*) y *b*), o sea "si debe considerarse un sistema general de elevadores como servicio público y reservarse directamente al Gobierno Nacional la construcción y explotación con carácter de monopolio" o si

sería más conveniente "confiar la construcción y explotación a una entidad autónoma creada por Ley del Congreso, con una reglamentación semejante a la de las Obras Sanitarias de la Nación, a la cual se confiaría la facultad de reglamentar la clasificación, tarificación, etc., etc.", no son convenientes.

Podría sí, el Gobierno construir los elevadores, ya que los recursos necesarios para la implantación de un sistema general, en consonancia con nuestra producción, reclama sumas ingentes; pero, confiar la explotación total al Gobierno, en un país de tan intensa vida política con sus consecuencias en el número y selección de los empleados, sería muy peligroso con ese carácter de monopolio o sin el contrapeso saludable de los intereses privados.

Por eso creemos que cualesquiera de las otras dos modalidades: "acordar todo lo relativo al establecimiento del sistema a concesionarios, reservándose la Nación el contralor" o el de dejar "que la construcción y explotación sea libre", lo preferimos francamente, con un contralor bien organizado, impidiendo abusos posibles, que hagan depender del capital el porvenir de los trabajadores de nuestros campos o la producción del país. Para ello sería indispensable una ley del Congreso, que considere todo lo que debe abarcar una legislación moderna en materia de producción y comercio de cereales y obligue a quienes exploten elevadores, entre otras cosas, a recibir el cereal que admita su capacidad, sin otra preferencia que el turno, a cobrar tarifas uniformes y a clasificar en su oportunidad sobre bases serias y de indiscutible verdad.

En ese orden de presentarse las cosas, el crédito agrícola seguido del Elevador, permitirá a los colonos ahorrar lo suficiente para llegar a las cooperativas y adoptar cualesquiera de los sistemas completos y en uso en los países de gran incremento agrícola, como los Estados Unidos del Norte y el Canadá, a los que llegaremos con dificultad, mientras nuestro colono sea nómade, viva sometido a la angustia de la falta de crédito o sujeto a las imposiciones de quienes se lo facilitan con miras de sacarles los productos al menor precio posible y no se difunda entre éllos y con la misma buena voluntad con que hoy se le enseña a producir, los métodos para mejor vender sus cosechas, el lado a nuestro juicio más vulnerable y débil, por el que se le filtran todas las ilusiones y se malogran los esfuerzos.

Refiriéndonos a los certificados, aludimos a la oportunidad de darlos. Creemos que útil como es el certificado, poco empleado entre nosotros, no es tan inmediato. El debe emitirse, cuando la organización de los elevadores y el dinamismo del sistema sea una realidad probada, para evitar lo que ha sucedido en otros países, que la presencia del certificado, que parecería un antecedente de indiscutible valor para la fijación de la calidad y determinación del precio, se ha utilizado en perjuicio del último.

Deteniéndonos en el punto Nº 2, que pregunta si podrá solucionarse económicamente en la campaña la nueva forma de acarreo a granel, una vez implantados los elevadores de granos, creemos que sí y sin mayores dificultades.

La pregunta tercera consulta si creemos factible, teniendo en cuenta que el funcionamiento del sistema se basa en el almacenamiento de conjunto por grado, adoptar, provisionalmente, los tipos actuales.

Nuestro juicio es afirmativo; pero, considerando que esta cuestión "de tipos" está en evolución en el país, por razón de selección de semillas, utilización de semillas de pedigree, estudios sobre genética, etc., sería conveniente dejar la formación de los tipos a las entidades comerciales más importantes, creadas sin propósito de lucro y para la mejor vigilancia de los intereses generales del comercio de granos y de la defensa de la producción.

La casi totalidad de los países importadores no sólo están en condiciones de recibir todo el trigo y el maíz a granel, sino que es la forma como ellos prefieren y desean recibirlo en la práctica, punto éste, al que alude le pregunta cuarta del cuestionario.

Calculamos en un 15 % como máximo, el trigo, centeno, cebada y avena, que debe salir actualmente en bolsas del país, especialmente por razón de estibaje del vapor. De maíz del 15 al 20 %. Y de lino el 90 %. En el futuro, y por razón de los elevadores, puede cambiar el porcentaje en lo que respecta al oleaginoso nombrado.

Como la mejor contestación al punto Nº 6, incluímos un cuadrito con el análisis que se pide, sobre el costo probable para mover un lote de 10.000 kilos de granos (trigo) desde que son cosechados hasta su carga en el vagón. Partimos para efectuar el cálculo, que representa el término medio de productos de distintas regiones, de considerar *trigo* cosechado, embolsado y listo para su acarreo. Varían también algo las cifras, si en vez de trigo se trata de maíz o lino.

El punto 7º es de una amplitud que caben innumerables observaciones, que de hacerse, nos conduciría a dar una gran extensión a nuestro juicio, ya que la cuestión "elevadores" no puede ni debe encararse aisladamente y para hacerlos de golpe, sino como algo muy complejo para nosotros, que en materia de nuestro comercio de granos mantenemos los métodos más primitivos, sin otra interrupción sensible, de veinte años a la fecha, que la creación del Mercado a Término, instrumento económico que permite asegurar la cosecha o la utilidad calculada en cada momento y el que dará todos sus frutos, cuando se multipliquen los elevadores y depósitos, se enseñe al colono a vender y, en su caso, a cubrirse empleando el seguro por compensación que representan las operaciones de sus ruedas.

Por eso nos concretamos por ahora, a llamar la atención, como algo concomitante a la instalación del sistema de elevadores y, a nuestro juicio fundamentalísimo, que, sin timideces inexplicables cuando se trata de proteger y desarrollar la principal fuente de la riqueza pública, se encare liberalmente el "crédito agrícola" y se enseñe a comerciar al colono, salvándolo de las modalidades en uso y en especial de los contratos

a fijar, sobre los que ya hemos hecho conocer reiteradas veces y públimente nuestra opinión más adversa.

No hay para qué decir que debe continuarse con gran empeño, estimulando todo lo que se relaciona con la "colonización", tan estrechamente vinculada con la producción e industria agrícola y de tan capital importancia, que casi, puede decirse, es también fundamental.

Con este motivo, saludamos al señor presidente con nuestra más distinguida consideración.

ADÁN TRAVERSO
Presidente

Asociación Cooperativas Argentinas, Coop. Ltda.

Rosario, marzo 16 de 1928.

Señor Presidente de la Comisión Especial
de Régimen de Elevadores de Granos
Ministerio de Agricultura de la Nación — B. Aires.

El Consejo Directivo de la Asociación Cooperativas Argentinas, que me honro en presidir, ha estudiado debidamente el cuestionario que esa H. Comisión le ha sometido por nota de fecha 15 de febrero ppdo., y, de acuerdo con las conclusiones de ese estudio, tengo el agrado de contestar:

1º — Dados los indiscutibles beneficios de orden general que el moderno sistema de almacenamiento, manipuleo y transporte de nuestra cosecha, proporcionaría al país, la Asociación Cooperativas Argentinas considera impostergable la adopción del mismo.

a) Así como el Gobierno no tiene a su cargo el cultivo de la tierra, ni la siembra, recolección y venta de los productos agrícolas, tampoco debe estar a su cargo el almacenamiento y manipuleo de los mismos. La experiencia de lo que ocurrió en el Canadá, cuyo Gobierno tomó al principio la administración de los elevadores, para, al poco tiempo cedérselos a empresas particulares, debe servir de ejemplo al nuestro.

b) En su carácter de representante de los productores organizados para la mejor defensa de sus productos, entiende esta Asociación que el fomento de la construcción de elevadores de granos ha sido contemplado por la Ley 11.380, cuyo Art. 1º, inciso 2º, coloca en manos de los propios productores la ayuda eficiente de la Nación para realizar esas obras de indiscutible utilidad pública. Lo que urge es modificar el decreto reglamentario de la mencionada ley, que establece los límites de los préstamos hipotecarios, límites que, aplicados a la construcción de elevadores, resultan sencillamente ridículos y desnaturalizan por completo la esencia de la ley.

Hecho esto por el Estado, la construcción de elevadores se desarrollará espontáneamente y beneficiará a quienes debe bene-

ficiar, esto es: a los productores de nuestra riqueza agrícola, que son los que hoy soportan las consecuenias del anticuado sistema de almacenamiento y manipuleo que rige en nuestro país.

c) Con lo que dejamos expuesto en la respuesta al párrafo a), nos parece superfluo agregar que no es conveniente la intromisión de concesionarios, pues esto equivaldría a dejar subsistente, aunque bajo otro aspecto, al factor intermediario que gravita pesadamente sobre la economía agrícola.

d) Aun cuando la Asociación deja sentada la premisa de que los elevadores deben ser para el uso exclusivo de los productores, no se opone, en principio, a que se permita la libre construcción y explotación de los mismos. Antes al contrario, vería con sumo agrado que los poderes públicos, no sólo diesen libertad, sino que estimulasen la construcción de estos valiosos elementos de economía y de progreso; pero siempre a condición de que ellos no constituyan bases para la implantación de nuevos monopolios que beneficien a las empresas constructoras a expensas de los productores. A este respecto, nos permitimos invocar de nuevo el ejemplo del Canadá, donde los propietarios de elevadores están obligados a recibir en depósito, con tarifas contraloreadas por una Comisión Especial, los granos que los productores les consignen.

2º — El transporte del cereal a granel, desde la chacra al elevador, no ha de constituir ningún inconveniente serio, dado que el camión y la cosechadora se difunden rápidamente en nuestra campaña, y son precisamente estos dos elementos los que están anunciando las incalculables ventajas que podríamos obtener con el sistema a granel. El principio de que la ''función crea el órgano'', se manifestaría rápidamente en nuestra campaña, máxime teniendo en cuenta que no se necesita mucho ingenio para construir sencillos dispositivos que envíen el grano desde la boquilla de la máquina trilladora al vehículo que ha de transportarlo al elevador. En el peor de los casos, siempre quedará a los productores el recurso de adoptar bolsas construídas en tela fuerte, que suplan, durante varios años, la carencia de elementos más perfectos.

3º — La formación de los tipos actuales la consideramos arbitraria, pues no existen en nuestro país los tipos definidos que se distinguen por los nombres de Rosafé, Baruso, etc. No menos arbitrarias son las clasificaciones que hacen las Cámaras Gremiales o Sindicales de las Bolsas de Comercio, en donde intervienen una serie de factores que usurpan los derechos de los productores, a quienes no se tiene en cuenta para nada. Es aquí donde urge la intervención gubernativa, se hagan o no se hagan los elevadores. Si se hacen, porque es menester planear la construcción ajustándola a la cantidad de tipos que se standardicen; si no se hacen, porque es hora de acreditar en el extranjero la producción nacional, colocándola, por lo menos, a la altura de la de los países competidores. Y, en ambos casos, la intervención gubernativa es de una necesidad imperiosa para evitar la odiosa usurpación de derechos ejercida por los intermediarios en el comercio de granos y para poner coto a las arbitrariedades en las clasificaciones y fijaciones de tipos que tanto perjudican a los productores y que tanto influyen en el descrédito de la producción nacional en los mercados extranjeros.

4º — No duda esta Asociación que los países consumidores han de comprar nuestra cosecha en cualquier forma que se la presentemos, y que, si sus necesidades lo exigen, no han de hacer cuestión de detalles de presentación.

5º — Por muchos elevadores que se quieran construir, creemos que transcurrirán varios años antes de que pueda expedirse a granel el setenta por ciento de nuestra cosecha, y, entre tanto, tendremos suficiente tiempo para ponernos a tono con los compradores, como éstos, a su vez, de hacer lo propio; pero no debemos olvidarnos que en el Canadá, Norte América y Australia, la adaptación del sistema se ha generalizado con asombrosa rapidez, sin mayores inconvenientes.

6º — Tomando como base una chacra ubicada a dos leguas y media de la estación, que es la distancia promedial de las chacras del norte de Buenos Aires, sur de Santa Fe y sudeste de Córdoba, el costo de movimiento de 10.000 kilos de granos, sería el siguiente:

160 bolsas, a $ 0,35 cada una	$ 56,—
Acarreo de 160 bolsas de la chacra a la estación, a $ 0,20 cada una	» 32,—
Movimiento de descarga de chata a galpón, a $ 0,25 cada una	» 4,—
Movimiento de carga a vagón, a $ 0,35 cada una	» 5,60
Total	$ 97,60

7º — Esta Asociación entiende que el problema de los elevadores está íntimamente vinculado a nuestro régimen de colonización. En las colonias donde la pequeña propiedad ocupa, por lo menos, una tercera parte del suelo, el elevador cumplirá permanentemente su misión de progreso y factor de economía; pero en aquellas colonias donde aun impera el latifundio y que la tierra se arrienda a plazos breves y se alterna la agricultura con la ganadería, a voluntad de los terratenientes, los elevadores constituirían un serio peligro para la economía del Gobierno o de cualquier empresario particular que se dispusiera a construirlos. Es este otro importante detalle en el que esta Asociación funda su tesis de que los elevadores deben construirlos los productores mismos, limitándose el Estado a estimularlos por todos los medios a su alcance.

Saludo al señor Presidente con mi más distinguida consideración.

Asociación Cooperativas Argentinas
Sociedad Coop. Limitada

JUAN CHIOPPERO
Presidente

Bolsa de Comercio del Rosario
(Cámara Sindical)

Rosario, 9 de marzo de 1928.

Señor Presidente de la
Comisión Especial Elevadores de Granos,
Dr. Guillermo E. Leguizamón
Buenos Aires

Acuso recibo de su muy atenta fechada 15 del mes anterior, en la que el señor presidente se sirve solicitar la opinión de esta Bolsa, sobre el problema de dotar de un sistema general de elevadores a las zonas productoras de cereales.

Por cierto que este propósito no es una iniciativa del momento. El rápido progreso de nuestra agricultura en cuanto se refiere al volumen de la producción, planteó de inmediato el problema de su almacenamiento y transporte, que todos los años presenta aspectos más inquietantes, por las dificultades de una y otra operación.

Tres factores principales aconsejan la adopción del transporte a granel: 1º, supresión de gastos superfluos que encarecen el costo de la producción; 2º, regularidad del transporte; y 3º, mejoramiento de los métodos comerciales.

Dentro de las dificultades que presenta la determinación de los gastos previos al embarque, desde el momento de ser cosechado el grano, podemos establecer comparativamente las ventajas económicas que derivan de los sistemas de transportes a granel y en bolsas. Una serie de movimientos tan costosos como innecesarios son la característica del rutinario sistema del transporte actual. La carga y descarga de nuestros productos, realizada seis o más veces hasta el momento del embarque en bodegas, supone un crecido gasto de mano de obra, que el sistema mecánico reduce a una expresión insignificante.

En resumen, el primer factor que hemos señalado comprende las siguientes ventajas:

a) Supresión de la bolsa como elemento de envase, con lo que el país podrá eliminar casi totalmente una importante partida de su comercio de importación que asciende a más de 15.000.000 de pesos oro sellado al año.

b) Disminución del costo de "movimientos y transportes" como consecuencia de la supresión casi absoluta del factor humano en las operaciones de ventilación, limpieza, secado y acondicionamiento del grano; y de la rapidez en la carga y descarga ferroviaria, lo que al permitir un mejor aprovechamiento del material rodante, dará oportunidad a una rebaja de las tarifas para cereales.

Por lo que trata del segundo factor enumerado, considero de suma importancia la facilidad que traería el sistema de elevadores en el transporte de los cereales. Año tras año venimos experimentando dificultades por la falta de elementos, tanto ferroviarios como portuarios, para una regular conducción de los productos, ya que el tren rodante no es sufi-

ciente y los puertos carecen de la amplitud que requiere el enorme tráfico que se les destina.

No menos interesante debe sernos el mejoramiento de los métodos comerciales que traería consigo el sistema de elevadores a crearse. En efecto, este nuevo sistema de transporte facilitará la clasificación de los granos y favorecerá al agricultor en cuanto podrán obtener adelantos sobre sus productos sin necesidad de venderlos, lo que podrá traducirse en la mejor defensa de los precios.

En cuanto se refiere a la construcción y explotación de los elevadores terminales, o sea en los puertos, la institución que presido opina que corresponde dejarlas a cargo del Estado. Esto permitiría tener un contralor de la exportación. Como complemento, acaso sería conveniente nacionalizar todos los puertos argentinos, como se ha proyectado en una de las Cámaras Nacionales.

Los países importadores se hallan capacitados para recibir la mercadería a granel, de suerte que este aspecto de la cuestión, no debe preocuparnos. Lo mismo puede decirse del embarque, pues actualmente sólo un 15 % se hace en bolsas y existe la posibilidad de disminuir y aun eliminar ese porcentaje.

Las halagadoras esperanzas que permite esperar el sistema de elevadores, nos dan oportunidad para ratificar nuestro concepto expuesto en varias oportunidades sobre la necesidad de procurar el abaratamiento del costo de la producción, como medio de participar del reajuste de valores impuesto por los países compradores. El actual problema agrícola debe preocuparnos más que por los precios del mercado, por los gastos de producción; esto más que aquello traerá consigo una mayor utilidad para el productor. La situación del momento invita a reflexionar seriamente; producimos cereales en gran cantidad, pero hemos descuidado el costo de esa producción, a punto de que los gastos de hoy siguen siendo los mismos de la época en que los precios eran el doble de los actuales.

Expuesta en estos términos nuestra opinión, saludamos al señor presidente con toda consideración.

MANUEL ORDÓÑEZ
Presidente

TARIFAS Y REGLAMENTOS

DE

ELEVADORES TERMINALES EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

S. A. Compañía Argentina de Warrants y Depósitos

—

Tarifa por el manipuleo, depósito y embarque de cereales

(A regir desde el 1º de diciembre de 1927 hasta nuevo aviso)

EN BOLSAS	Granos y semillas — Por bolsa hasta 70 ks. $ m/n —
1. Descargar de vagón y apilar en depósito (incluso reparar). Véase nota A.	0,045
2. Embarcar de depósito o cargar en vagón (incluso reparar). Véase nota A.	0,045
3. Embarcar directamente del vagón a bordo (incluso reparar). Véase nota A.	0,045
4. Traspilar	0,04
5. Llevar de la pila a la turba para cortar (véase nota B)	0,025
6. Clasificación de mercadería a la entrada o salida	0,015
7. Rellenar, reembolsar o poner en bolsa adicional	0,10
8. Pesar en balanza portátil	0,03
9. Pesar en balanza de vagones	0,01
10. Achicar bolsas	0,20
11. Marcar, por cada 100 bolsas	0,40
12. Transferir sin movimiento (véase nota C)	0,005
13. Almacenaje por día	0,0018

A GRANEL Y EN BOLSAS	Por cada 100 kilos $ m/n —
14. Recibir de vagones embolsado, o desde la turba, abrir, pesar y almacenar (véase nota B)	0,0618
15. Recibir de vagones embolsado, o desde la turba, abrir, pesar y embarcar a granel sin entrada en silo	0,0668
16. Recibir de vagones a granel, pesar y almacenar	0,05
17. Recibir de vagones a granel, pesar y embarcar sin entrar en silo	0,06
18. Embarcar de silo a granel, incluso pesar (véase nota D)	0,035
19. Embolsar y embarcar o apilar	0,15
20. Embolsar y embarcar o apilar en bolsas especiales y doble costura	0,17
21. Embolsar y cargar a vagón	0,17
22. Transilar o pasar a embolsadero y pesar	convencional
23. Transilar o pasar a embolsadero (sin pesar) empleando dos o más cintas	convencional
24. Transferir sin transilar (véase nota C)	0,005
25. Almacenaje por día a granel	0,0025

BOLSAS VACIAS	Por lío de 25 bolsas o fracción $ m/n —
26. Juntar, empaquetar y apilar bolsas vacías	0,03
27. Descargar de vagón y apilar en depósito	0,04
28. Cargar de pila a vagón	0,04
29. Traspilar	0,04
30. Desembarcar líos, apilarlos o cargarlos en vagón	0,04
31. Clasificar bolsas vacías para embolsar, por cada 100 bolsas o fracción	0,40
32. Almacenaje por día	0,002

OPERACIONES DE LANCHAS	Por bolsa o por 100 kilos
33. Recibir de lancha y apilar en depósito	convencional
34. Recibir de lancha, abrir, pesar y almacenar	
35. Recibir de lancha a granel, pesar y almacenar	
36. Recibir de lancha a granel, pesar y embarcar a granel	
37. Embarcar de vagón o pila embolsado a lancha	
38. Embarcar de silo a granel a lancha, incluso pesar	

VARIOS	Por 100 kilos $ m/n
39. Limpiar cereales depositados en silos, sin pesar	0,12
40. Ventilar cereales depositados en silo por máquina, sin pesar.	0,15
41. Secar cereales depositados en silos, sin pesar (mínimum 200 toneladas	convencional
42. Despuntar avena por máquina	„
43. Pesar por balanza automática Re: las operaciones indicadas con los números 23, 39, 40 y 41	0,01
44. Poner y sacar canaleta por una cantidad a embarcar inferior a 300 toneladas	50,—
45 Cambiar un telescopio por una cantidad a embarcar inferior a 300 toneladas	50,—

Los derechos de puerto, Aduana, tracción y otros cualesquiera, no están incluídos en esta tarifa y son por cuenta de los depositantes de la mercadería.

NOTA A. — Las operaciones con carros serán convencionales.
„ B. — Para pasar a silos los granos depositados en pila se cobrarán los precios números 5 y 14, salvo arreglo especial.
„ C. — Se aceptará libre de gasto la anotación de la primera transferencia. Para las posteriores (siempre que sea sin movimiento) se cobrará el precio indicado.
„ D. — Cargar a vagones a granel: 50 % adicional.
„ E. — Operaciones por avena, cebada, harina, afrecho, afrechillo y semitín, convencional.

Tarifas portuarias, etc.

A regir desde el 15 de diciembre de 1925

Operaciones en los muelles y elevadores

El muelle de Bahía Blanca, F. C. S. y Puerto Galván, F. C. S. — (Sección B. B. N. O.)

CEREALES EN BOLSAS

	$ m/n	
1) Recibir de vagón y apilar en depósito de elevador	1,10	Cada 1.000 kilos, divisibles en fracciones de 100 kilos.
2) Recibir de vagón, abrir y poner en silo.	1,22	
3) Recibir de vagón, apilar en planchada o galpón (1)	0,70	
4) Traspilar en depósito de elevador	0,05	Cada bolsa.
5) Transferir de depósito de elevador a silo.	0,65	Cada 1.000 kilos, divisibles en fracciones de 100 kilos.

	$ m/n	
6) Achicar bolsas que pasen de 70 kilos ..	0,22	Cada bolsa.
7) Reembolsar o poner en bolsa adicional.	0,165	
8) Marcar	0,55	Cada 100 bolsas
9) Pesar bolsas	0,65	Cada 1.000 kilos, divisibles en fracciones de 100 kilos.
10) Abrir bolsas	0,12	
11) Apilar bolsas rechazadas a la entrada.	0,05	Cada bolsa.
12) Apilar bolsas rechazadas a la entrega.	0,05	
13) Embarque directo de vagón a buque..	1,30	Cada 1.000 kilos, divisibles en fracciones de 100 kilos.
14) Recibir de vagón, abrir y embarcar directamente a granel	1,42	
15) Cargar de depósito de elevador a buque.	0,80	
16) Cargar de depósito de elevador a vagón.	1,30	

CARGAR DESDE PLANCHADA O GALPON

	$ m/n	
a) Con acceso a sitios de embarque (1)		
17) De planchada o galpón a buque	0,70	Cada 1.000 kilos, divisibles en fracciones de 100 kilos.
18) De planchada o galpón a buque a distancias de más de 25 metros de los guinches	1,05	
b) Sin acceso a sitios de embarque, pero en las proximidades de los muelles (1):		
19) De planchada o galpón a vagón	0,70	
20) De vagón a buque	1,30	

PRODUCTOS DE MOLINO

	$ m/n	
21) Recibir de molino y apilar en depósito de elevador	1,10	Cada 1.000 kilos, divisibles en fracciones de 100 kilos.
22) Cargar de depósito de elevador a buque.	0,80	
23) Embarque directo de molino a buque..	1,60	
24) Almacenaje en depósito o tinglado por día o fracción, incluyendo el de la entrada	0,02	

Durante los meses de enero, febrero y marzo se concederán cinco días libres, incluyendo el de la entrada; pasado este término, empezará a aplicarse esta tarifa. Se exceptúa de esta franquicia a la mercadería que entre al galpón Nº 6 de Puerto Galván, o a planchadas, que tributará almacenaje desde su entrada. Asimismo, los cereales que procedan de las máquinas limpiadoras, estregadoras, etc., devengarán almacenaje desde el momento de su salida de ellas.

(1). No se abonarán estas operaciones si fueran efectuadas por los exportadores sin intervención de la empresa y hubieran abonado la tarifa de embarque directo de $ 1,30 m/n por tonelada.

	$ m/n	
25) Almacenaje en planchadas.	0,20	Por metro cuadrado, por mes o fracción.
26) Almacenaje de bolsas vacías en puerto Galván por día	0,10	Cada 1.000 kilos, divisibles en fracciones de 100 kilos.
27) Otras operaciones	Conv.	
28) Recibir de vagón y poner en silo	1,10	
29) Transilar	0,30	
30) Ventilar	0,60	
31) Secar	1,00	
32) Limpiar	0,60	
33) Pasar cereales por máquina estregadora, limpiadora o despuntadora en horas hábiles	1,00	
34) Pasar cereales por máquina estregadora, limpiadora o despuntadora en horas inhábiles, con mínimo de $ 50.00 m/n por períodos de dos horas, y de pesos 100.00 m/n por períodos de 4 horas.	1,50	
35) Cada tanque para alimentar la máquina deberá ser desocupado dentro de las 24 horas. Vencido este término, se cobrará almacenaje, por cada 24 horas o fracción, con mínimo de la capacidad máxima del tanque, a razón de	0,02	Cada 1.000 kilos, divisibles en fracciones de 100 kilos.
36) Pesar cada vagón o consignación por separado	0,55	
37) Pesar "corrido" a la entrada y salida. Por las dos operaciones	0,075	
38) Cargar de silo a buque	0,30	
39) Cargar de silo a vagón a granel:		
a) Salida del silo	0,22	
b) Cargar a vagón	1,30	
40) Cargar de vagón a buque, a granel ..	1,30	
41) Embarque directo de vagón a buque .	1,30	
42) Almacenaje en los silos, por día o fracción, incluyendo el de la entrada	0,02	

con los mínimos siguientes:

Capacidad de 440 toneladas arriba.	Mínimo 250 toneladas
Capacidad menor de 440 toneladas, hasta 125 toneladas	,, 125 ,,
Capacidad menor de 125 toneladas	,, 75 ,,
Silos auxiliares.	,, 25 ,,

El período máximo de almacenamiento para la aplicación de esta tarifa será de tres meses; pasado este término, se cobrará tarifa doble.

Durante los meses de enero, febrero y marzo se concederán cinco días libres, incluyendo el de la entrada; pasado este término, empezará a aplicarse esta tarifa con el mínimo que corresponda. Se exceptúa de esta franquicia a la mercadería que entre al galpón Nº 6, en Puerto Galván, o a planchada, que tributará almacenaje desde su en-

trada. Asimismo, los cereales que procedan de las máquinas limpiadoras, estregadoras, etc., devengarán almacenaje desde el momento de su salida de ellas.

Cuando un consignatario desocupe el silo, abonando el almacenaje incurrido hasta el día de salida, inclusive, y vuelva a ocupar el mismo silo con nuevo cereal, el mismo día, el nuevo almacenaje empezará a computarse desde el día siguiente al de la entrada. Esta disposición no es aplicable al cereal salido dentro de los cinco días del almacenaje libre.

43) Otras operaciones .. .. Convencional.

NOTA. — Esta tarifa anula y reemplaza a la Nº 8.

S. A. Compañía Argentina de Warrants y Depósitos

Reglamento de Elevadores y Galpones

Artículo 1º — Todos los granos destinados a los elevadores o galpones bajo la administración de la Compañía Argentina de Warrants y Depósitos, deberán venir consignados a nombre del o de los depositantes o de la Compañía Argentina de Warrants y Depósitos.

Art. 2º — Por las operaciones fuera de horas hábiles o en días Domingos y feriados, se cobrarán precios convencionales.

Art. 3º — Para facilitar el movimiento de los vagones, la Compañía se reserva el derecho de descargarlos por cuenta del consignatario a cualquier hora, de día o de noche, entendiéndose que si no pueden ser descargados directamente a bordo cuando lleguen, lo serán a pila o silo, aun en los casos que haya buque a la carga, si éste por cualquier causa no está en condiciones de recibir o no puede dársele atraque en forma conveniente para que reciba todos los vagones que haya diariamente. El destino de los vagones debe darse antes del arrime en las vías del elevador o depósito.

Art. 4º — La Compañía no se compromete a facilitar espacio en sus depósitos para guardar separadamente las consignaciones para un exportador, procedentes de diferentes remitentes o estaciones, ni tampoco para clasificar sus cereales.

Art. 5º — No se admiten transferencias sin traspilar los granos en bolsas o removerles de silo, salvo que sean por existencia total o por la cantidad que resulte en una o más pilas o silos y previo abono de los gastos.

Art. 6º — Los precios de tarifa para granos en bolsas, trigo, lino, maíz, etc., son por cada bolsa que no exceda de 70 kilos y las que pesen más de 70 kilos serán reducidas a este peso por cuenta de los interesados.

Art. 7º — Los depositantes no podrán ocupar mayor número de silos que los pre-estipulados para almacenar la cantidad de granos que envíen al elevador, y se cobrará por entero el almacenaje de cada silo adicional que se conviniere.

Art. 8º — Al terminarse cada embarque todo silo empezado y no terminado su contenido, podrá ser transilado y pesado por cuenta del interesado, para establecer la merma habida en la operación, a juicio de la Compañía.

Art. 9º — La Compañía no responde por el peso, averías, incendios u otros siniestros, o por el deterioro proveniente de vicio propio de los granos, ni por la merma que resulte de la limpieza o ventilación, y todo riesgo será por cuenta de los dueños de la mercadería.

Art. 10. — La Compañía se reserva el derecho de mover el grano de un silo a otro, de rehusar el recibo en sus depósitos de granos que se le enviaren y llegaren en mal estado y también de remover por cuenta de su dueño todo lo que empiece a deteriorarse.

Art. 11. — La Compañía no se responsabiliza por sobre estadías de vagones.

Art. 12. — Previa solicitud de los interesados, la Compañía Argentina de Warrants y Depósitos, expide certificados de depósito y warrant contra las mercaderías depositadas a su custodia, en cantidades no menores de cien toneladas por cada certificado o warrant. La Compañía también presta su mediación para obtener créditos bancarios o particulares sobre las mercaderías de las cuales es depositaria. Por tales intervenciones, la Compañía percibe el uno por mil en concepto de comisión.

Pedro Tjebbes.
Presidente

ELEVADORES DE CAMPAÑA

CONSTRUÍDOS Y A CONSTRUIRSE EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

Anteproyecto de elevadores de campaña — Cantidad y capacidad

RESUMEN

FERROCARRIL	Cantidad y capacidad de elevadores de cada tipo por ferrocarril										Cantidad total por ferrocarril	Capacidad en tonela-das por ferrocarril
	1 000	2.000	3 000	4.000	5.000	6 000	8 000	10.000	12.500	15.000		
Central Argentino	69	40	47	31	20	18	10	3	1	—	239	744.500
Sud	104	46	23	11	7	5	2	3	1	1	203	447.500
Oeste	60	28	18	8	3	3	1	—	—	—	121	243.000
Pacífico	43	24	17	3	—	3	1	—	—	—	91	180.000
General Provincia de Buenos Aires	26	17	6	3	1	—	—	—	—	—	53	95.000
Central Córdoba	14	9	9	3	2	1	—	—	—	—	38	87.000
Rosario a Puerto Belgrano	15	6	4	2	3	2	1	—	—	—	33	82.000
Provincial de Santa Fe	14	6	1	3	—	—	—	—	—	—	24	41.000
Entre Ríos	28	4	—	—	—	—	—	—	—	—	32	36.000
Provincial de Buenos Aires	13	5	1	—	—	—	—	—	—	—	19	26.000
Midland	14	4	—	1	—	—	—	—	—	—	19	26.000
Central de Buenos Aires	5	8	1	—	—	—	—	—	—	—	14	24.000
Central Norte Argentino	3	2	2	1	—	—	—	—	—	—	8	17.000
Rural a Rafaela	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3.000
Nord-Este Argentino	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2.000
Cantidad total de elevadores de cada tipo	413	199	129	66	36	32	15	6	2	1	899	—
Capacidad total en toneladas por cada tipo de elevador	413.000	398.000	387.000	264.000	180.000	192.000	120.000	60.000	25.000	15.000	—	2.054.000

PROMEDIO ANUAL

durante el período 1923 a 1927, de los granos despachados por estación y capacidad del elevador correspondiente. — En toneladas.

FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Luján	—	—	2	12	14	14	3	—
Carlos Keen	1.276	986	37	613	2.912	1.926	395	—
San Martín	—	—	1	12	13	13	3	—
Villa Ballester	—	—	—	4	4	4	1	—
Gral. Pacheco	—	—	—	4	4	4	1	—
Río Luján	—	11	—	16	27	16	3	—
Otamendi	6	19	—	17	42	23	5	—
Campana	20	23	9	30	82	59	12	—
Ing. Maschwitz	—	—	—	55	55	55	11	—
Escobar	389	1.060	12	267	1.728	668	134	—
Garín	—	37	5	48	90	53	11	—
Matheu	201	212	31	207	651	439	88	—
Zelaya	—	19	14	86	119	100	20	—
Zárate	464	1.986	25	4.716	7.191	5.205	1.041	1.000
Las Palmas	162	327	1	1.703	2.193	1.866	373	—
Lima	393	2.324	6	12.595	15 318	12.994	2.599	3.000
Atucha	52	534	52	2.118	2 756	2.222	444	—
Alsina	429	773	3	5.144	6.349	5.576	1.115	1.000
Baradero	741	232	35	2.262	7.270	7.038	1.408	1.000
Río Tala	12.974	823	—	5.683	19.480	18.657	3.731	4.000
San Pedro	47	145	6	2.568	2.766	2.621	524	1 000
Gob. Castro	66	479	—	6.236	6.781	6.302	1.260	1.000
El Paraíso	262	3.196	—	23.461	26.919	23.723	4.745	5.000
Ramallo	367	1.542	3	9.858	11.770	10.228	2.046	2.000
Sánchez	57	450	2	5.523	6.032	5 582	1.116	1.000
Los Cardales	196	708	30	332	1.266	558	112	—
Capilla del Señor	1.017	1.320	33	1.728	4.098	2.778	556	1.000
Diego Gaynor	821	760	2	1.177	2.760	2.000	400	—
Vagues	54	22	15	176	268	246	49	—
San Antonio	2.927	4.659	81	6.122	13.789	9.130	1.826	2.000
Duggan	770	1.319	19	2.019	4.127	2.808	562	1.000
Cap. Sarmiento	5.655	5.454	15	18.931	30.055	24.601	4 920	5 000
Arrecifes	1.202	10.005	24	37.123	48.354	38.349	7.670	8.000
Todd	166	3.044	5	17.676	20.891	17.847	3.569	4 000
Viña	130	1.657	12	10.592	12.391	10.735	2.147	2.000
La Luisa	1.562	2.467	46	9.530	13.605	11.138	2.228	2.000
Maguirre	86	630	1	5.116	5.833	5 203	1 041	1.000
Urquiza	444	1.594	14	13.412	15.464	13.870	2.774	3 000
Fontezuela	289	600	4	3.255	4.148	3.548	710	1.000
Pergamino	966	4.184	50	19.445	24 645	20.461	4.092	4.000
J. A. de la Peña	955	2.007	14	10.772	13.748	11.741	2.348	2.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Acevedo	555	2.221	—	12.192	14.968	12.747	2.549	3.000
Guerrico	351	2.930	2	14.036	17.319	14.380	2.876	3.000
Ortiz Basualdo	264	1.274	74	6.190	7.802	6.528	1.306	1.000
Manuel Ocampo	31	1.546	—	11.180	12 757	11.211	2 242	2.000
El Socorro	420	3.602	15	27.877	31.914	28.312	5.662	6.000
Arroyo del Medio	220	1.001	—	10.254	11.475	10.474	2.095	2.000
Colón	2.003	4.872	7	37.162	44.044	39.172	7.834	8.000
El Arbolito	410	1.634	31	13.605	15 680	14.046	2.809	3.000
Pearson	263	1.196	—	9.421	10.880	9.684	1.937	2.000
Conesa	276	4.031	1	19.116	23.424	23.393	4.679	5.000
San Nicolás C.	104	20	10	817	951	931	186	—
San Nicolás R.	—	18	1	30	49	31	6	—
Erézcano	21	216	—	3.666	3 903	3.687	737	1.000
General Rojo	597	3.102	—	19.456	23.155	20.053	4.011	4.000
Campos Salles	—	—	—	239	239	239	48	—
R. O. Cano	254	661	2	6.572	7.489	6.828	1.366	1.000
Alfonso	371	1.635	55	16.424	18.485	16.850	3.370	3.000
Rojas	2.022	3.043	46	17.233	22.344	19.301	3.860	4.000
R. Obligado	1.555	1.392	69	9 003	12 019	10.627	2.125	2.000
Azcuénaga	2.574	1.873	63	1.932	6.442	4.569	914	1.000
Solís	1.665	1.304	93	2.307	5.369	4.065	913	1.000
Junín	8.709	248	363	19 982	29.302	29.054	5.811	6.000
Agustín Roca	4.883	1 117	259	11.938	18.197	17.080	3.416	3.000
El Chañar	—	—	—	—	—	—	—	—
Theobald	97	332	—	3.643	4 072	3.740	748	1.000
Pavón	—	176	—	3.095	3.271	3.095	619	1.000
Peyrano	975	2.455	2	21 617	25.049	22.594	4.519	5.000
Francisco Paz	3	3	18	499	523	520	104	—
Santa Teresa	1 990	3.312	6	22.477	27.785	24.473	4.895	5.000
Pavón Arriba	1 187	2.055	—	16.495	19.737	17.672	3.534	4.000
Rueda	116	1.535	16	12.551	14.218	12.683	2.537	3 000
Godoy	131	1.944	—	13.389	15.464	13.520	2.704	3.000
Cepeda	191	481	—	4.554	5.226	4.745	949	1.000
Paz	6.067	3.664	7	27.863	37.601	33.937	6.787	6.000
Alcorta	3.819	3.522	7	36.455	43.803	40.281	8.056	8.000
Constitución	96	102	25	467	690	588	118	—
Serodino	830	2.226	2	15.631	18.689	16.463	3.293	3.000
Clarke	395	1.001	—	5.630	7.026	6.025	1.205	1.000
San Estanislao	680	465	8	3 677	4.830	4.365	873	1.000
Villa Eloísa	5.550	2.841	2	17.145	25.538	22.697	4.539	5.000
Berreta	592	727	4	5.496	6.819	6 092	1.218	1.000
Cañada de Gómez	5.616	5.898	11	42.343	53.868	47.970	9.594	10.000
Correa	1.187	3.797	—	29.264	34.248	30.451	6.090	6.000
San Ricardo	1.316	495	—	3.758	5.569	5.074	1.015	1.000
Las Trojas	22	1	1	1.583	1.607	1.606	321	—

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Díaz	1.312	3.012	4	13.897	18.225	15.213	3.043	3.000
Casalengo	201	182	—	2.813	3.196	3.014	603	1.000
Gálvez	2.397	2 286	—	1.632	6.315	4.029	806	1 000
Rigby	6.309	2 155	9	1.324	9.797	7.642	1 528	2.000
San Eugenio	776	746	—	1.184	2.706	1.960	392	—
Larrechea	382	461	—	836	1.679	1.218	244	—
Irigoyen	4.806	3.896	3	5.592	14.297	10 401	2 080	2.000
Maizales	346	686	—	4.144	5.176	4 490	898	1.000
San Lorenzo	117	177	1	1.473	1.768	1.591	318	—
Aldao	106	189	—	190	485	296	59	—
Andino	98	231	—	1.335	1.664	1.433	287	—
Roldán	534	1.201	3	9.989	11.727	10.526	2.105	2.000
San Jerónimo	1.059	1.579	3	14.750	17.391	15.812	3 162	3.000
Carcarañá	791	2.246	52	18.604	21.693	19.447	3.889	4 000
Pujato	1 537	1 597	—	9.551	12.685	11.088	2.218	2 000
Zavalla	475	936	1	7.742	9.154	8.218	1.644	2.000
Cerana	242	211	—	491	944	733	147	—
Pérez	242	1.265	187	7.398	9.092	7.827	1.565	2.000
Fighiera	3	270	—	7.638	7.911	7.641	1.528	2.000
Alvear	—	393	—	3.810	4.203	3.810	762	1.000
Arroyo Seco	53	1.238	4	12.379	13.674	12.436	2.487	2.000
C. Aguirre	—	—	—	41	41	41	8	—
Barrio Arroyito	—	—	—	2	2	2	—	—
Paganini	64	121	—	436	621	500	100	—
Acéval	630	1.810	5	12.074	14.519	12.709	2.542	3.000
Alvarez	47	1.608	—	8.944	10.599	8.991	1.798	2.000
Soldini	—	570	—	1.771	2.341	1.771	354	—
Barrio Villa	—	2	—	—	2	—	—	—
Ludueña	3	—	—	5	8	8	2	—
Fisherton	—	9	—	14	23	14	3	—
Funes	20	238	—	1.300	1.558	1.320	264	—
General Lagos	—	73	—	5 089	5.162	5.089	1.018	1 000
Armstrong	10.561	5.118	3	35 579	51.261	46.143	9.229	10.000
Bouquet	3.550	1.170	8	8.346	13.074	11.904	2.381	2.000
Iturraspe	3.369	1.433	5	8.612	13.419	11.986	2.397	2.000
La California	200	293	—	4.396	4.889	4.596	919	1.000
Las Parejas	8.402	4.032	—	21.129	33.563	29.031	5.806	6 000
Las Rosas	7.827	5.086	10	31.773	44 696	39.610	7.922	8.000
Tortugas	7.681	2.673	—	7.068	17.422	14.749	2.950	3.000
Wheelwright	3.103	3.098	6	24.290	30.497	27.399	5.480	5.000
Labordeboy	1.336	1.080	9	13.529	15.954	14.874	2.975	3.000
San Urbano	802	728	24	5.170	6.724	5.996	1.199	1.000
Carreras	2.439	2.589	4	26.713	31.745	29 156	5.831	6 000
Elortondo	3.501	1.750	9	8.461	13.721	11.971	2.394	2.000
Carmen	2.093	2 677	19	8.481	13.270	10 593	2.119	2.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Murphy	1.866	1.605	—	14.045	17.516	15.911	3.182	3.000
La Chispa	380	725	13	14.942	16.060	15.335	3.067	3.000
El Cantor	904	1.089	—	20.877	22.870	21.781	4.356	4.000
Venado Tuerto	1.398	2.875	18	18.880	23.171	20.296	4.059	4.000
Firmat	2.551	4.699	14	32.934	40.198	35.499	7.100	8.000
Durham	225	146	—	1.569	1.940	1.796	359	—
San Eduardo	3.345	2.307	72	13.823	19.547	17.240	3.448	3.000
Sancti Spiritu	6.155	2.314	95	17.898	26.462	24.148	4.830	5.000
Amenábar	7 866	2.462	120	13.095	23.543	21.081	4.216	4.000
Tarragona	3.619	665	25	2.871	7.180	6.515	1.303	1.000
Rufino	1.975	543	176	1.479	4.173	3.630	726	1.000
Maggiolo	7.892	2.847	767	17.872	29.378	26.531	5.306	5.000
Santa Emilia	486	407	2	3.569	4.464	4.057	811	1.000
Hughes	2.848	2.789	2	19.975	25.614	22.825	4.565	5.000
Juncal	881	2.050	3	20.266	23.200	21.150	4.230	4.000
Cañada del Ucle	1.041	1.133	1	14.753	16.928	15.795	3.159	3.000
Los Quirquinchos	5.253	3.950	2	36.030	45.235	41.285	8.257	8.000
Otto Bemberg	4.210	1.497	15	11.166	16.888	15.391	3.078	3.000
Berabevú	4.544	2.040	—	17.432	24.016	21.976	4.395	4.000
Chañar Ladeado	7.161	2.168	—	19.925	29.254	27.086	5.417	5.000
Fuentes	1.250	565	4	8.735	10.554	9.989	1.998	2.000
Casilda	1.934	4.453	26	22.129	28.542	24.089	4.818	5.000
Sandford	2.957	2.295	1	14.982	20.235	17.940	3.588	4.000
Chabás	3.528	3.457	4	21.666	28.655	25.198	5.040	5.000
Villada	1.810	1.973	1	15.316	19.100	17.127	3.425	3.000
Los Molinos	3.357	2 313	—	17.216	22.886	20.573	4.115	4.000
Arequito	8.443	4.061	—	25.833	38.337	34.276	6.855	6.000
Los Nogales	844	489	—	5.295	6.628	6.139	1.228	1.000
San José de la Esquina	6.485	3.183	—	20.089	29.757	26.574	5.315	5.000
Arteaga	4.500	4.177	4	27.015	35.696	31.519	6.304	6.000
Los Cardos	824	1.248	2	6.426	8.500	7.252	1.450	1.000
El Trébol	8.526	4 931	6	7.900	21.363	16.432	3.286	3.000
C. Pellegrini	9.144	4.865	51	4.234	18.248	13.383	2.677	3.000
San Jorge	1.471	4.745	120	2.945	9.281	4.536	907	1.000
Wildermouth	5.055	1.649	10	326	7.040	5.391	1.078	1.000
Avena	7.506	2.274	4	228	10.012	7.738	1.548	2.000
Sastre	6 201	2.614	4	622	9.441	6.827	1.365	1.000
Landeta	6.585	1 968	28	719	9.300	7.332	1.466	1.000
María Susana	5.040	2.979	12	8.845	16 876	13.897	2.779	3.000
Viamonte	11.582	3.307	160	7.379	22.428	19.121	3.824	4.000
María Juana	840	2.094	12	260	3.206	1.112	222	—
Aurelia	2.355	1.289	—	142	3.786	2.497	499	—
Rafaela	1.265	816	26	97	2.204	1.388	278	—
Sunchales	1.855	2.402	175	323	4.755	2.353	471	—
Tacural	3.430	2.178	2	9	5.619	3.441	688	1.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Mangoré	1.671	1.025	—	19	2 715	1.690	338	—
Los Sembrados	4.725	1.695	—	88	6.508	4.813	963	1.000
Lehman	1.794	1.121	5	1	2 921	1.800	360	—
Zenón Pereyra	2.180	875	9	418	3.482	2.607	521	1.000
Desvío Boero	—	—	—	—	—	—	—	—
Garibaldi	346	135	2	25	508	173	35	—
Santa Clara	4.017	1.718	11	119	5.865	4.147	829	1.000
Mariano Saavedra	936	269	—	—	1.205	936	187	—
Saá Pereyra	4.574	1.902	20	180	6.676	4.774	955	1.000
C. Rodríguez	1.324	492	—	77	1.893	1.401	280	—
San Agustín	1.867	1.167	1	40	3.075	1.408	282	—
Matilde	1.973	1.688	3	272	3.935	2.247	449	—
Palacios	2.402	2.681	51	12	5.146	2.465	493	—
Las Palmeras	451	2.893	2	38	3.384	491	98	—
Monigote	106	1.729	—	4	1.839	110	22	—
Curupaytí	62	531	—	28	621	90	18	—
Arrufó	460	2.500	—	1	2.961	461	92	—
La Rubia	1.384	2.374	—	2	3.760	1.386	277	—
Hersilia	1 278	3.605	—	469	5.352	1.747	359	—
Ceres	1.878	4.688	—	719	7.285	2.597	519	1.000
San Guillermo	10.236	9.243	—	39	19.518	10.275	2.055	2.000
Suardi	11.277	6.235	3	70	17.585	11.350	2.270	2.000
Villa Trinidad	3.117	3.760	6	4	6.887	3.127	625	1.000
Santo Tomé	38	35	—	22	95	60	12	—
Santa Fe	30	36	52	371	489	453	91	—
San Marcos	9.679	1.594	23	8.161	19.457	17.863	3.573	4.000
Monte Leña	4.237	358	—	3.080	7.675	7.317	1.463	1.000
Bell - Ville	14.305	1.761	303	23.058	39.427	37.666	7.533	8.000
Morrison	10.879	463	43	13 545	24.930	24.467	4.893	5.000
Ballesteros	12.650	464	72	6 716	19 902	19 438	3.888	4.000
Ramón Cárcano	3.238	550	2	1.083	4.873	4.323	865	1.000
Canals	8.098	1.200	83	12.188	21.569	20.369	4.074	4.000
San Severo	1.357	107	9	3.059	4.532	4.425	885	1.000
Monte Maíz	8.545	1.205	18	18.257	28.025	26.820	5.364	5.000
Escalante	8.517	506	8	7.764	16.795	16.289	3.258	3.000
Justiniano Posse	14.358	1 541	27	17.303	33.229	31.688	6.338	6.000
Ordóñez	9.234	1.120	35	20.312	30.701	29 581	5.916	6.000
Idiazábal	10.468	236	5	17.034	27.743	27.507	5 501	6.000
Pascanas	9.391	577	—	11.502	21.470	20.893	4.179	4.000
Benjamín Gould	1.434	164	12	4.639	6.249	6 085	1.217	1.000
Alto Alegre	13.905	8.099	6	1.899	16.709	15.810	3.162	3.000
Cintra	16.921	1.272	46	2.660	20.899	19.627	3.925	4.000
Chilibroste	6.183	375	11	1.872	8.441	8.066	1.613	2.000
Laborde	9.113	808	163	9.135	19.219	18.411	3.682	4.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Arias	8 121	1 652	13	14.246	24.032	22.380	4.476	4.000
Alejo Ledesma	12.500	1.478	47	16.046	33.071	28.593	5.719	6.000
Corral de Bustos	14.052	3.469	16	21.343	38.880	35.411	7.082	8.000
Marcos Juárez	10 786	5.414	119	17.079	33.398	27.984	5.597	6.000
Leones	27 503	4.354	43	17.506	49.406	45.052	9.010	10.000
Cavangh	1.203	488	7	14.271	15.969	15.481	3.096	3.000
Guatimozín	613	108	—	13.500	14.221	14.113	2.823	3.000
Isla Verde	9.454	2.144	13	8.142	19.753	17.609	3.522	4.000
Cruz Alta	15.903	3.915	15	16.046	35.879	31.964	6.393	6.000
Los Surgentes	17.751	5 233	—	15.532	38.516	33.283	6.647	6.000
Inriville	10.716	3.846	—	20.396	34.958	31.112	6 222	6.000
Monte Buey	6.711	2.637	25	16 099	25 472	22.835	4 567	5.000
Saira	2 984	1.030	8	1.823	5.845	4.815	963	1.000
Flora	1.705	331	126	1.574	3.736	3.405	681	1.000
Noetinger	15.775	2.185	12	6.478	24.450	22.275	4.453	4.000
General Roca	8.177	2 441	5	9.270	19.893	17.452	3.491	3.000
Ticino	10.875	438	6	2 326	13.645	13.207	2.641	3.000
Arroyo Cabral	12.174	262	26	2.357	14.819	14.557	2.911	3.000
Chazón	8 261	250	22	3 529	12.062	11.512	2.302	2.000
Cayuqueo	7.087	148	4	5 107	12 346	12.198	2.440	2.000
Luca	4.998	121	56	1.568	6.743	6 662	1.324	1.000
Villa María	7.167	1.012	220	2.451	10.850	9.838	1.968	2.000
Tío Pujio	11.736	400	38	1.729	13.903	13.503	2.701	3.000
Dalmacio Vélez	5.173	188	8	1.866	7.235	7.047	1 409	1.000
Hernando	38.326	1.721	75	1.269	41 391	39.670	7.934	8.000
James Craik	13.212	302	81	1 869	15.464	15.162	3.032	3.000
Oliva	23.972	1.075	2	13.759	38.808	37.733	7.547	8.000
Las Perdices	16.427	541	28	3.828	20.824	20.283	4.057	4.000
Corralito	6.642	1.870	3	13.818	22.333	20.463	4.093	4.000
Río Tercero	16.462	1.939	43	16.671	35.115	33.176	6.635	6.000
Almafuerte	745	247	13	1.709	2 714	2.467	493	—
Modesto Acuña	7.985	1.763	24	1.888	11.660	9.897	1.979	2.000
Tancacha	26.897	2.767	5	3.627	33.269	30.529	6.106	6.000
Gob. Fotheringan	14.602	490	14	2.211	17.317	16.827	3.365	3.000
San Ambrosio	5.475	702	7	1.964	8.148	7.446	1.489	1.000
La Gilda	2.528	226	13	952	3.719	3.493	699	1.000
Río Cuarto	11.693	3 057	601	8.756	24.107	21.050	4.210	4.000
Río Cuarto Norte	—	—	—	7	7	7	1	—
Las Acequias	9.753	971	22	5.256	16.002	15.031	3.006	3.000
Berrotarán	10.105	433	—	2.847	13.385	12.952	2.590	3.000
Elena	13 612	794	4	2.272	16.682	15.888	3.178	3.000
Gigena	17.802	1.618	40	4.680	24.140	22.522	4.504	5.000
Coronel Baigorria	12.108	1.213	16	5.315	18.652	17.439	3.488	3.000
Espinillo	3.241	386	—	2.014	5.641	5.255	1.051	1.000
Chucul	3.608	340	71	1.974	5.993	5.653	1.131	1.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Las Higueras	2.130	399	4	2.392	4.925	4 526	905	1.000
Olmos	4.868	228	5	1.330	6 431	6 203	1.241	1.000
Carlota	7.093	533	49	2.887	10.562	10.029	2.006	2.000
Maq. Gallini	3.115	111	14	3.664	6.904	6.793	1.359	1.000
Alejandro	18 134	1.543	27	8.302	28.006	26.463	5.293	5.000
Deheza	16.221	1.214	—	5.475	22.910	21.696	4 339	4.000
Cabrera	18 696	2 503	34	3.880	25.113	22.610	4 432	4.000
Carnerillo	7.463	1.022	33	2.742	11.260	10 238	2.048	2.000
Ucacha	14.963	568	18	5.439	20 988	20.420	4.084	4.000
Bengolea	4.727	221	2	3.691	8.641	8.420	1.684	2.000
Olaeta (Lagunillas)	3.079	187	3	7.537	10.806	10.619	2.124	2.000
Charras	3.435	319	38	3.331	7.123	6.804	1.361	1,000
Oncativo	19.601	1.112	15	40.031	60.759	59.647	11 929	12 500
Laguna Larga	12.548	1.427	4	8 279	22.258	20 831	4.166	4 000
Pilar	5.167	382	—	2.625	8.174	7.792	1.558	2.000
Colazzo	12.030	271	16	481	12.798	12.527	2.505	3.000
Las Junturas	11.168	571	5	1.819	13.563	12.992	2.598	3.000
Matorrales	7.839	663	6	994	9.502	8.839	1 768	2.000
Villa del Rosario	3.558	493	17	938	5.006	4.513	903	1.000
Río Segundo	4 597	386	13	1.672	6.668	6.282	1.256	1.000
Calchín	12.847	1.338	97	388	14 670	13.332	2.666	3.000
Luque	13.706	891	2	625	15 224	14 333	2.867	3.000
Rincón	860	99	7	177	1.143	1.044	209	—
Costa Sacate	1 684	135	—	304	2.123	1.988	398	—
Manfredi	1.398	140	—	11.052	12.590	12.450	2 490	2.000
Malagueño	46	—	—	662	708	708	142	—
Lozada	250	137	4	2.700	3.091	2 954	591	1.000
Alta Gracia	1.282	83	100	2.717	4 182	4.099	820	1.000
Bouvier	120	53	3	789	965	912	182	—
R. García	5	29	10	2.367	2.411	2.382	476	—
Despeñaderos	574	72	8	3 809	4.463	4.391	878	1.000
Monte Ralo	5.106	312	1	2.165	7.584	7.272	1.454	1 000
Toledo	1 003	45	6	986	2.040	1.995	399	—
Córdoba	70	30	751	1.581	2.432	2.402	480	—
Ferreyra	—	2	—	1.216	1.218	1.216	243	—
Kilómetro 2	—	—	31	28	59	59	12	—
C. Olmeda	—	—	—	1.078	1.078	1.078	216	—
San Francisco	591	567	55	52	1.265	698	140	—
Luxardo	2.649	1.047	3	207	3.906	2 859	572	1.000
Freyre	14 510	2.294	2	222	17 028	14 734	2 947	3.000
Porteña	11.368	3 034	9	243	14 654	11 620	2.324	2.000
Brinckman	6.648	3.312	3	52	10.015	6.703	1.341	1 000
Morteros	13.835	7.824	47	16	21.722	13.898	2.780	3.000
Alicia	21.320	2.843	11	1.230	25.404	22.561	4.512	5 000
El Fortín	10.757	2.578	19	366	13.720	11.142	2.228	2.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Las Varillas	1.258	137	7	8	1.410	1.273	255	—
El Arañado	15.382	1.578	9	386	17.355	15.777	3.155	3.000
Sacanta	14.281	900	—	399	15.580	14.680	2.936	3.000
Pasco	10.466	162	14	3.085	13.727	13.565	2.713	3.000
FERROCARRIL SUD								
Gral. Hornos	—	—	10	—	10	10	2	—
Las Heras	6	19	14	61	100	81	16	—
Mariano Acosta	—	83	12	24	119	36	7	—
Merlo	—	—	—	—	—	—	—	—
Cañuelas	97	3	63	117	280	277	55	—
Máximo Paz	—	—	4	6	10	10	2	—
Uribelarrea	4	24	54	52	134	110	22	—
Vicente Casares	—	—	—	15	15	15	3	—
Tristán Suárez	—	—	—	20	20	20	4	—
Ezeiza	—	—	—	5	5	5	1	—
Altamirano	—	—	10	16	26	26	5	—
Cnel. Brandsen	—	2	2	12	16	14	3	—
Gómez	—	—	5	28	33	33	7	—
Jeppener	—	—	—	49	49	49	10	—
Oliden	—	6	—	71	77	71	14	—
Bonnement	—	26	10	46	82	56	11	—
Chas	11	132	54	1.117	1.314	1.182	236	—
General Belgrano	212	2.351	279	9.192	12.034	9.683	1.937	2.000
Gorchs	2	135	49	1.696	1.882	1.747	349	—
Newton	122	234	80	2.192	2.628	2.394	479	—
Alegre	—	16	24	116	156	140	28	—
Ranchos	112	873	214	2.912	4.111	3.238	648	1.000
Villanueva	230	1.006	133	2.364	3.733	2.727	545	1.000
Abbott	4	22	12	267	305	283	57	—
Monte	509	628	44	2.528	3.709	3.081	616	1.000
Videla Dorna	56	277	50	1.162	1.545	1 268	254	—
Alvarez Jonte	298	232	70	404	1 004	772	154	—
Atalaya	—	—	—	41	41	41	8	—
B. Bavio	2.518	365	80	998	3.961	3.596	719	1 000
Julio Arditi	494	76	49	115	734	658	132	—
Magdalena	285	50	131	212	678	628	126	—
Vieytes	535	185	64	208	992	807	161	—
Monte Veloz	620	241	61	320	1.242	1.001	200	—
Pipinas	—	—	—	5	5	5	1	—
Verónica	1.010	432	225	539	2 206	1.774	355	—
Gándara	—	—	5	33	38	38	8	—
Chascomús	173	306	64	899	1,442	1.136	227	—
Adela	—	7	6	121	134	127	25	—
Marcos Paz	—	13	9	22	44	31	6	—

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Monasterio	9	107	62	359	537	430	86	—
Lezama	282	273	76	2.627	3.258	2.985	597	1.000
Guerrero	—	11	3	448	462	451	90	—
Castelli	40	587	122	6.624	7.373	6.786	1.357	1.000
Sevigné	13	144	84	995	1.236	1.092	218	—
Dolores	—	38	2	2.251	2.291	2.253	451	—
Parravicini	—	55	2	232	289	234	47	—
Guido	14	232	96	749	1.091	859	172	—
Labardén	8	116	13	228	365	249	50	—
Pirán	12	21	—	988	1.021	1.000	200	—
Vidal	250	287	17	1.315	1.869	1.582	316	—
Viboratá	1.469	132	80	1.142	2.823	2.691	538	1 000
Cobo	2.545	166	96	1.188	3.995	3.829	766	1.000
Maipú	—	4	1	716	721	717	143	—
Armas	3	6	44	318	371	365	73	—
Santo Domingo	24	239	50	298	611	372	74	—
Segurola	8	46	38	139	231	185	37	—
Monsalvo	—	2	—	152	154	152	30	—
Invernada	—	2	16	187	205	203	41	—
General Madariaga	34	163	11	1.140	1.348	1.185	237	—
Juancho	—	39	—	140	179	140	28	—
Macedo	2	26	—	656	684	658	132	—
Calfucurá	241	219	4	300	764	545	109	—
Ibáñez	—	54	—	1.302	1.356	1.302	260	—
Casalins	2	5	4	1.584	1.595	1.590	318	—
Barker	2.233	341	2.976	383	5.933	5.592	1.118	1 000
Claudio Molina	1 672	239	6.644	30	8.585	8.346	1.669	2.000
Chillar	4.210	246	5.474	630	10.560	10.314	2.063	2.000
Juárez	2.041	1.488	11.957	1.005	16.491	15.003	3.001	3.000
López	258	104	895	126	1 383	1.279	256	—
Tedín Uriburu	1.791	290	1.737	350	4.168	3.878	776	1.000
Vilela	2	116	60	2.689	2.867	2.751	550	1.000
Coronel Boer	—	24	102	2.286	2.412	2.388	478	—
Las Flores	84	372	298	16.506	17 260	16.888	3.378	3.000
Naranjas	—	36	54	1.894	1.984	1.948	390	—
Pardo	8	52	80	2.358	2.498	2.446	489	—
Miramonte	7	11	58	277	353	342	68	—
Rozas	21	207	1.063	3.431	4.722	4.515	903	1.000
P. Montero	—	32	40	1.693	1.765	1.733	347	—
Chapaleofú	23	119	148	468	758	639	128	—
Egaña	55	142	203	391	791	649	130	—
M. Colman	10	35	51	886	982	947	189	—
Miranda	49	112	241	663	1.065	953	191	—
Rauch	253	1.039	615	1.026	2.933	1 894	379	—
Azucena	1.020	94	3.098	539	4.751	4.657	931	1.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
De la Canal	68	55	440	709	1.272	1.217	243	—
Gardey	1.750	109	952	531	3 342	3.233	647	1.000
Iraola	358	61	130	363	912	851	170	—
Tandil	1.748	205	1.897	2.749	6.599	6.394	1.279	1.000
Vela	4.480	587	6 407	1.635	13.109	12.522	2.504	3.000
Cerro Leones	4	11	—	161	176	165	33	—
Fulton	1.640	173	500	1.031	3.344	3.171	634	1.000
Napaleofú	2.810	243	1.182	1.028	5.263	5.020	1.004	1.000
Fair	—	12	4	182	198	186	37	—
Ayacucho	147	522	392	2.068	3.129	2.607	521	1 000
Cangallo	194	387	304	562	1.447	1.060	212	—
Solanet	55	337	44	902	1 338	1.001	200	—
San Ignacio	9	33	29	168	239	206	41	—
Udaquiola	112	227	51	975	1.365	1.138	228	—
Camet	1.419	42	66	270	1.797	1.755	351	—
Nahuel Rucá	251	169	18	357	795	626	125	—
Chapadmalal	3.561	42	234	403	4.240	4.198	840	1.000
Mechongué	4.256	13	348	673	5.290	5.277	1.055	1.000
Mar del Plata	3.002	176	162	1.140	4.480	4.304	861	1.000
Mar del Plata Sur	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramos Otero	273	35	42	587	937	902	180	—
Bosch	924	6	146	496	1.572	1.566	313	—
Balcarce	9.310	413	1.033	5.587	16.343	15.930	3.186	3.000
Pinos	1.916	3	215	1.598	3.732	3.729	746	1.000
San Agustín	2.322	30	437	719	3.508	3 478	696	1 000
Nutrias	3.187	82	537	711	4.517	4.435	887	1.000
Moro	291	5	58	146	500	495	99	—
Lobería	11.070	1.293	4.555	1.565	18 483	18.190	3.638	4.000
Tamangueyú	3.940	364	1.365	666	6.335	5.971	1.194	1.000
Pieres	1.248	74	250	172	1.744	1.670	334	—
San José	1.911	889	2.586	688	6.074	5.185	1.037	1.000
La Negra	6.036	312	2.647	567	9.562	9.250	1.850	2.000
Claraz	5.188	1.308	4.747	503	11.746	10.438	2.088	2 000
J. Fernández	18.399	7.688	12.124	933	39.144	31.456	6.291	6.000
Lumb	7.782	2.003	4.666	63	14.514	12.511	2.502	3.000
Defferrari	7.573	1.543	5.768	87	14.971	13.428	2.686	3.000
Quequén	83	—	27	48	158	158	32	—
Necochea	1.690	256	762	825	3.533	3.277	655	1.000
San Cayetano	20.128	7.043	15.444	347	42.962	35.919	7.184	8 000
La Dulce	14.192	3.278	9.832	308	27.610	24.332	4.866	5.000
R. Santamarina	4.039	1.691	2.946	112	8.788	7.097	1.419	1.000
Energía	3.442	779	1.394	498	6.113	5.334	1.067	1 000
Dionisia	7.949	75	1.030	7.441	16.496	16.420	3.284	3.000
Miramar	3.465	54	173	618	4.310	4.256	851	1.000
Iraizos	2.910	36	191	635	3.772	3.736	747	1.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Quilco	77	—	62	4	143	143	29	—
Martinetas	1.442	50	386	579	2.457	1.015	203	—
Lastra	48	—	60	57	165	165	33	—
Líbano	1.340	43	336	208	1.927	1.884	377	—
Pontau	2.457	18	528	25	3.028	3.010	602	1.000
Lamadrid	687	3	508	217	1.415	1.412	282	—
La Colina	905	36	524	88	1.553	1.517	303	—
Krabbe	852	—	420	51	1.323	1.323	265	—
Peralta	2.533	—	2.236	192	4.961	4.961	992	1.000
Reserva	1.291	—	1.567	29	2.887	2.887	577	—
Pringles	15.259	128	8.422	114	23.923	23.795	4 759	5.000
Stegman	6.683	35	2.947	97	9.762	9.727	1.945	2.000
Santa Elena	101	2	116	18	237	235	47	—
Voluntad	154	—	229	25	408	408	82	—
Laprida	828	27	2.399	220	3.474	3 447	689	1.000
Hermanas	638	—	867	13	1.518	1.518	304	—
Paraguil	110	7	397	19	533	526	105	—
Barrow	1.664	171	5.523	47	7.405	7.234	1.447	1.000
Cascallares	34.806	2.153	30.226	59	67.244	65.091	13.018	12 500
Copetonas	32.185	3.383	21.327	18	56 913	53.530	10.706	10.000
San Mayol	9.094	728	21.704	100	31.626	30.898	6.180	6.000
Ochandio	14.027	1.481	22 200	63	37.771	36 290	7.258	8.000
Orense	28.472	4.132	20.000	1.063	53.667	49.535	9.807	10.000
Tres Arroyos	27.373	5 917	50.222	218	83.730	77 813	15.563	15 000
C. Muerto	3.934	699	2 096	96	6.825	6.126	1.225	—
Aparicio	21.125	2.828	9.304	29	33.286	30 458	6 092	6.000
Calvo	8.860	23	3.288	23	12.194	12.171	2.434	2.000
Dorrego	24.037	743	6.747	67	31.594	30.851	6.170	6.000
El Perdido	19.563	982	8.899	281	29.725	28.743	5.749	6.000
Faro	11.707	499	4.296	53	16.555	16 056	3.211	3 000
Gil	8.390	706	3.634	90	12.820	12.114	2 423	2.000
Irene	11.372	797	11.181	34	23.384	22.587	4.517	5.000
Oriente	13.798	1.765	6.945	14	22.522	20 757	4.151	4.000
San Román	7.515	26	2.215	169	9.925	9.899	1.980	2.000
Zubiaurre	8.314	892	3.663	16	12.885	11.993	2.399	2.000
Arboledas	2.312	317	909	151	3.689	3.372	674	1.000
Louge	2.050	268	613	201	3.132	2.864	573	1.000
Daireaux	8.502	94	4.703	1.867	15.166	15.072	3.014	3.000
La Larga	3.691	40	1.364	1.512	6.607	6.567	1.313	1.000
La Manuela	3.573	28	1.916	2.168	7.685	7.657	1.531	2.000
Bonifacio	2.097	57	946	1.121	4.221	4.164	833	1.000
Alamos	328	18	45	11	402	384	77	—
Guaminí	3.403	142	842	513	4.900	4.758	952	1.000
Arroyo Venado	4.995	49	864	848	6.756	6.707	1.341	1.000
Alzaga	1.509	612	6.224	391	8.736	8.124	1.625	2.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
De la Garma	7.142	843	17 225	238	25.448	24.605	4.921	5.000
J. E. Barra	1.394	240	7.844	217	9.695	9.455	1.881	2.000
González Chaves	12.323	2.621	35.846	886	51.676	49.051	9.810	10.000
Vázquez	4.438	653	11.378	414	16.883	16.230	3.246	3.000
Piñeiro	1.710	36	944	25	2.715	2.679	536	1.000
C. Suárez	18.149	421	3 988	3.219	25.777	25.356	5.071	5.000
Curumalán	5.610	29	897	112	6.648	6.619	1.324	1.000
Huanguelén	2.006	238	939	813	3.996	3.758	752	1.000
Pasman	5.628	85	1.030	832	7.575	7.490	1.498	1 000
Ombú	1.081	43	263	423	1.810	1.767	353	—
Otoño	1.070	173	237	107	1.587	1.414	283	—
Cascada	7.303	57	1.320	346	9.026	8.969	1.794	2.000
Espartillar	10.501	155	597	370	11.623	11.468	2 294	2.000
Quenomá	1 062	20	184	25	1.291	1.271	254	—
Salliqueló	3.538	140	282	396	4 356	4.216	843	1.000
Graciarena	671	196	114	130	1.111	915	183	—
Tres Lomas	19	16	40	15	90	74	15	—
Bordeu	3	—	67	—	70	70	14	—
Garro	9	—	4	—	13	13	3	—
A. San Martín	260	46	128	55	489	443	89	—
Chasicó	8 096	—	1.963	—	10 059	10 059	2.012	2.000
Pelicurá	5 362	—	1.282	17	6.661	6.661	1.332	1.000
López Lecube	4.786	3	360	—	5.149	5 146	1.029	1.000
Felipe Solá	11.065	1	848	23	11.937	11.936	2.387	2.000
A. Sáenz	12.218	6	1 681	93	13.998	13.992	2.798	3.000
Bordenave	10.725	12	858	59	11.654	11.642	2.328	2.000
Estela	5.924	11	802	12	6.749	6.738	1.348	1.000
Rivadeo	6.223	56	589	11	6.879	6.823	1 365	1.000
Villa Iris	16.725	48	1.480	31	18.284	18 236	3.647	4.000
San Germán	4.784	11	628	—	5.423	5.412	1 082	1.000
Rondeau	6.470	8	488	—	6.966	6.958	1.392	1.000
Gorriti	7.959	279	207	123	8.568	8.289	1.658	2.000
Gazcón	12 058	636	774	33	13.501	12.865	2.573	3.000
Huergo	7.350	361	1.178	354	9.243	8.882	1.776	2.000
Rivera	9.697	213	2 526	734	13.170	12.957	2.591	3.000
Arano	321	—	266	133	720	720	144	—
Thames	677	17	203	218	1.115	1.098	220	—
Maza	1.853	109	671	544	3.177	3.068	614	1.000
F. Murature	1.142	150	820	241	2.353	2.203	441	—
Cañada Mariana	262	—	108	16	386	386	77	—
Avestruz	7.140	58	408	31	7.637	7.579	1.516	2.000
Los Gauchos	1.277	40	439	299	2.055	2.015	403	—
Yutuyaco	2.811	23	353	500	3.687	3.664	733	1.000
Leubucó	3.378	163	576	1.294	5.411	5.248	1.050	1.000
Carhué	11.860	214	1.642	593	14.309	14.095	2.819	3.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Berraondo	3.852	23	692	1.753	6.320	6.297	1.259	2.000
Nueva Roma	3.983	—	1.019	6	5.008	5.008	1.002	1.000
Azopardo	8 508	82	726	174	9.490	9.408	1.882	2.000
Darragueira	9.100	135	589	86	9.910	9.775	1 955	2.000
Erize	11.936	452	1.192	398	13.978	13.526	2.705	3.000
Puán	15.114	313	1.984	265	17.676	17.363	3.473	3.000
Tres Cuervos	1.711	76	235	—	2.022	1.946	389	—
Víboras	4.552	38	550	58	5.198	5.160	1.032	1.000
Goyena	14.557	32	1.911	63	16.563	16.531	3.306	3.000
Alta Vista	2.477	2	358	—	2.837	2.835	567	1.000
Saavedra	9.357	—	1.672	16	11.045	11.045	2 209	2 000
Arroyo corto	9.559	226	1.216	116	11.117	10.891	2 178	2.000
Pigüé	7.244	53	2.005	115	9.417	9.364	1.873	2 000
Dufaur	15.258	16	2.416	124	17.814	17.798	3.560	4.000
Ducós	3.118	28	307	60	3.513	3.485	697	1.000
Tornquist	22.328	—	4.534	31	26.893	26.893	5.379	5 000
García del Río	1.671	—	654	3	2.328	2.328	466	—
Napostá	2.312	5	468	4	2.789	2.784	559	1.000
Saldugaray	9.664	23	2.622	34	12.343	12.320	2.464	2.000
Sierra de la Ventana	2.893	204	1.096	118	4.311	4.107	821	1 000
Estomba	5.913	—	853	117	6.883	6.883	1.377	1.000
Tres Picos	9.373	—	2.602	—	11.975	11.975	2.395	2.000
Bajo Hondo	14.051	6	4.270	70	18.397	18.391	3.678	4.000
Grümbein	537	—	365	—	902	902	180	—
La Vitícola	1.343	—	479	2	1.824	1.824	365	—
Calderón	2.655	—	940	—	3.595	3.595	719	1.000
Corti	1.210	—	424	—	1.634	1.634	327	—
Cochrane	804	9	216	18	1.047	1.038	208	—
Cabildo	15.097	—	3.918	50	19.065	19.065	3.813	4.000
Médanos	16.039	—	310	35	16.384	16.384	3.277	3.000
N. Levalle	11.728	—	175	—	11.903	11.903	2.381	2.000
Algarrobo	14.850	—	275	11	15.136	15.136	3 027	3.000
Sayús	860	—	8	—	868	868	174	—
Argerich	379	—	178	3	560	560	112	—
Mascota	12	2	13	2	29	27	5	—
Ombucta	7.111	—	474	7	7.592	7.592	1.518	2.000
Teniente Origone	9.255	—	795	13	10.063	10.063	2.013	2.000
Mayor Buratovich	6.466	—	551	92	7.109	7 109	1.422	1.000
Ascasubi	2.925	—	1.777	30	4.732	4.732	946	1.000
Pedro Luro	2.177	—	1.838	314	4 329	4.329	866	1.000
Juan A. Pradere	—	—	—	—	—	—	—	—
Igarzábal	299	—	8	—	307	307	61	—
Villalonga	2.163	—	164	—	2.327	2.327	465	—
E. Lamarca	245	—	33	—	278	278	56	—
Stroeder	13.702	—	496	5	14.203	14.203	2.841	3.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Patagones	593	—	150	1	744	744	149	—
C. Cagliero	190	—	18	6	214	214	43	—
Navarro	92	753	220	1.113	2.178	1.425	285	—
Lobos	85	1.163	317	2.382	3.947	2.784	557	1.000
Carbone	81	258	42	1.152	1.533	1.275	255	—
Elvira	253	446	61	5.623	6.383	5.937	1.197	1.000
Chacras	62	59	57	375	553	494	99	—
Zapiola	14	42	34	144	234	192	38	—
Salvador María	138	405	95	2.687	3.325	2.920	584	1.000
Roque Pérez	1.231	1.956	805	8.493	12.485	10.529	2.106	2.000
Pueblitos	1.243	213	256	1.705	3.417	3.204	641	1.000
Mamaguita	1.107	125	167	1.466	2.865	2.740	548	1.000
San Enrique	3.681	964	731	4.520	9.896	8.932	1.786	2.000
Ernestina	847	1.258	285	7.782	10.172	8.914	1.783	2.000
Pedernales	864	689	364	5.472	7.389	6.700	1.340	1.000
N. de la Riestra	2 000	878	1.236	7 994	13.008	12.130	1.426	1.000
M. Berraondo	4.025	265	1.081	3.946	9.317	9.052	1.810	2.000
25 de Mayo	4.086	325	1.046	7.682	13.139	12.814	2.563	5.000
Islas	1.586	77	371	1.830	3.864	3.787	757	1.000
Valdés	2.115	71	779	3.749	6.714	6.643	1.329	1.000
Mosconi	2.046	61	601	2.436	5.144	5.083	1.017	1.000
Huetel	928	392	82	940	2.342	1.950	390	—
Del Valle	2.035	278	413	1.762	4.488	4 210	842	1.000
Hale	2.256	93	510	2.373	5.232	5 139	1.028	1.000
Unzué	2.559	57	731	1.935	5.282	5.225	1.045	1.000
Bolívar	10.193	247	2.734	11.430	24.604	24 357	2.871	3.000
J. F. Ibarra	8.363	55	3.572	5.587	17.577	17.522	3.504	4.000
Urdapilleta	11.347	162	4.870	4.503	20.882	20.720	4.144	4.000
Pirovano	9.822	262	4.270	4.383	18.737	18.475	3.695	4.000
Villamanca	1.377	4	274	493	2.148	2.144	429	—
Paula	2.176	63	833	436	3.508	3.445	689	1.000
Del Carril	862	770	454	4.257	6.343	5.573	1.115	1.000
Cazón	1.456	428	207	3.403	5.494	5.066	1.013	1.000
Saladillo	2.693	752	816	6.000	10.261	9.509	1 902	2 000
Esther	295	29	31	799	1.154	1.125	225	—
Barrancosa	892	200	291	2.639	4.022	3.822	764	1.000
Micheo	1.143	119	361	2.218	3.841	3.722	744	1.000
General Alvear	402	195	181	1.554	2.332	2.137	427	—
Emma	55	17	40	72	184	167	33	—
Yerbas	—	—	—	122	122	122	24	—
Tapalqué	96	20	19	413	548	528	106	—
Altona	52	2	22	64	140	138	28	—
Crotto	235	16	186	184	621	605	121	—
San Bernardo	211	75	114	428	828	753	151	—
Parísh	146	37	270	153	606	569	114	—

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Shaw	4	5	101	69	179	174	35	—
Azul	2.346	193	1.799	2.671	7.009	6.816	1.363	1.000
Cacharí	111	156	394	885	1.546	1.390	278	—
Nieves	200	21	5	42	268	247	49	—
Pourtalé	—	—	2	1	3	3	1	—
Muñoz	72	—	35	23	130	130	26	—
Hinojo	902	60	570	265	1.797	1.737	347	—
Olavarría	402	96	496	140	1.134	1.038	208	—
Santa Luisa	1.298	271	3.836	1.187	6.592	6.321	1.264	1.000
16 de Julio	1.014	130	1.793	82	3.019	2.889	578	1.000
Durañona	113	2	77	36	228	226	45	—
Rocha	153	2	205	107	467	465	93	—
Espigas	412	40	305	403	1.160	1.120	224	—
Blanca Grande	177	23	214	152	566	543	109	—
Mapis	1.447	434	640	107	2.628	2.194	439	—
Recalde	1.721	367	479	179	2.746	2.379	476	—
Iturregui	473	197	300	199	1.169	972	194	—
Chanilao	3.554	769	402	387	5.112	4.343	869	1.000
Falucho	4.938	510	368	292	6.108	5.598	1.120	1.000
Realicó	1.474	15	29	511	2.029	2.014	403	—
Ricardo Lavalle	2.263	199	47	109	2.618	2.419	484	—
Dorila	3.060	288	426	804	4.578	4.290	858	1.000
Pico	5.317	1.023	994	1.348	8.682	7.659	1.532	2.000
Espeluzzi	2.321	156	245	101	2.823	2.667	533	1.000
Trilí	1.599	130	269	313	2.311	2.181	436	—
Miguel Cané	1.838	94	575	580	3.087	2.993	598	1.000
Quemú - Quemú	10.344	846	877	1.992	14.059	13.213	2.643	3.000
Relmo	487	37	392	192	1.108	1.071	214	—
Vértiz	7.613	1.132	214	642	9.601	8.469	1.694	2.000
Cachirulo	2.906	83	513	109	3.611	3.528	706	1.000
Toay	7.287	435	469	427	8.618	8.133	1.637	2.000
Naicó	2.112	21	361	48	2.542	2.521	504	1.000
Catriló	4.933	519	858	1.324	7.634	7.115	1.423	1.000
Ivanowsky	86	9	315	82	492	483	97	—
Alpachiri	13.072	278	1.614	279	15.243	14.965	2.993	3.000
Apuyaco	1.622	3	90	37	1.752	1.749	350	—
Guatraché	8.658	114	1.042	108	9.922	9.908	1.982	2.000
G. M. Campos	7.262	87	331	145	7.825	7.738	1.548	2.000
Remecó	7.731	34	1.354	327	9.446	9.412	1.882	2.000
Perú	7.514	66	620	134	8.334	8.268	1.654	2.000
Quehué	4.075	7	532	290	4.904	4.897	979	1.000
Utracán	1.372	113	342	333	2.160	2.047	409	—
Epupel	387	—	32	2	421	421	84	—
Gamay	1.541	2	218	65	1.826	1.824	365	—
General Acha	559	57	145	26	787	730	146	—

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Unanue	4 725	85	531	219	5.560	5.475	1.095	1.000
Rolón	3.933	47	1.112	266	5.358	5.311	1.062	1.000
Hidalgo	322	—	269	32	623	623	125	—
Macachín	712	38	507	104	1.361	1.323	265	—
Atreucó	2.653	35	851	151	3.690	3.655	731	1.000
Doblas	10 109	180	1.370	303	11.962	11.782	2.356	2.000
T. M. Anchorena	277	10	505	247	1.039	1.029	206	—
Miguel Riglos	2.196	77	1.141	183	3 597	3.520	704	1.000
Cereales	5.123	201	1.055	169	6.548	6.347	1.269	1.000
Abramo	4 520	28	1.523	6	6.077	6.049	1.210	1.000
Jacinto Arauz	19.491	52	2.761	2	22.306	22.254	4.451	4.000
Villa Alba	15.201	3	3.380	15	18.599	18.596	3.719	4.000
Bernasconi	7 173	13	1.732	30	8.948	8.935	1.787	2.000
Hucal	31	—	9	—	40	40	8	—
Anzoategui	39	—	107	—	146	146	29	—
Watt	2.401	128	37	261	2.837	2.709	542	1.000
Choiqué	1 699	2	238	7	1.946	1.944	389	—

FERROCARRIL OESTE

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Ituzaingó	1	7	3	—	11	4	1	—
Merlo	—	27	16	33	76	49	10	—
Moreno	1	51	3	7	62	11	2	—
Rodríguez	483	736	35	145	1.329	663	133	—
Luján	620	1.147	64	253	2.084	937	187	—
Jáuregui	239	228	45	114	626	398	80	—
Olivera	84	227	16	17	344	117	23	—
Gowland	9	13	9	30	61	48	10	—
Mercedes	314	4.744	242	3.114	8.414	3.670	734	1.000
García J. M.	—	71	1	24	96	25	5	—
Báez Román	58	181	12	465	716	535	107	—
Suipacha	397	2.501	19	992	3.909	1.408	282	—
Fatraló	2.989	28	491	277	3.785	3.757	751	1.000
Carhué	176	11	93	34	314	303	61	—
Gob. Ugarte	7.317	101	536	10.353	18.307	18.206	3.641	4.000
Gorostiaga	951	478	142	2 051	3.622	3.144	629	1.000
Chivilcoy Norte	12.107	491	674	23.074	36.346	35.855	7.171	8.000
Chivilcoy Sur	2.451	19	96	5.757	8.323	8.304	1.661	2.000
Benítez	1.879	7	82	6.833	8.801	8.794	1.759	2.000
Ayerza E.	1.417	241	172	5.698	7 528	7.287	1.457	1.000
Huergo Palemón	4.610	497	343	12.630	18.080	17.583	3.517	4.000
La Rica	2.875	244	306	6.710	10.135	9.891	1 978	2.000
Bell Enri.	2.873	70	156	7.789	10 288	10.218	2.044	2.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Alberti	13.668	238	1.194	18.251	33.351	33.113	6.623	6.000
Larrea	993	33	49	2.539	3.614	3.581	716	1.000
Anderson	1.378	160	409	2.202	4.149	3.989	798	1 000
Coronel Moon	4.130	197	163	10.647	15.137	14.940	2.988	3.000
Coronel Seguí	3.530	96	127	5.549	9.302	9.206	1.841	2.000
P. Quintana	2.437	74	246	4.718	7.475	7.401	1.480	1.000
Mechita	—	—	9	8	17	17	3	—
Bragado	7.789	12	678	15.104	23.583	23.571	4.714	5.000
Olascoaga	4.123	10	405	8.701	13.239	13.229	2.645	3 000
La Limpia	2.016	18	206	5.667	7.907	7 889	1.581	2.000
Fernández M.	2.932	4	278	7.804	11.018	11.014	2 203	2.000
Warnes	6.993	315	565	17.180	25.053	24.738	4.948	5 000
O'Brien	6.584	125	549	14.992	22.250	22.125	4.425	4.000
Dennehy	2.121	—	275	3.782	6.178	6.178	1.236	1.000
9 de Julio	1.356	7	372	2.703	4.438	4 431	886	1.000
French	2.623	6	847	3.238	6.714	6 708	1.342	1 000
Cambaceres	500	24	96	1.123	1.743	1.719	344	—
Naón Carlos M.	5.716	102	853	10.686	17.357	17.255	3.451	3 000
El Tejar	2.540	117	365	6.512	9.534	9.417	1.883	2.000
Neil J. R.	4.520	131	1.655	4.808	11.114	10.983	2.197	2.000
Quiroga	1.776	105	361	2.608	4.850	4.745	949	1 000
Carlos Casares	5.299	231	1.746	9.250	16.526	16.295	3.259	3.000
Santo Tomás	998	65	198	1.958	3.219	3.154	631	1 000
La Dorita	627	48	158	1.361	2 194	2.146	429	—
Guanaco	1.915	89	833	4.785	7.622	7.533	1.507	2.000
Chiclana	617	7	186	2.552	3.362	3.355	671	1.000
Pehuajó	4.477	342	3.057	11.230	19.106	18.764	3.753	4.000
Madero F.	5.021	344	2.798	5.219	13.382	13.038	2.608	3.000
Passo	6.390	365	2.610	4.520	13.885	13.520	2.704	3.000
Albariño	340	27	30	1.791	2.188	2.161	432	—
San Emilio	2.252	36	268	7.305	9.861	9.825	1.965	2.000
Los Toldos	10.805	54	1.122	17.185	29.166	29.112	5 822	6.000
La Delfina	2.772	37	475	5.313	8.597	8.560	1.712	2.000
Chancay	93	—	72	39	204	204	41	—
Zabalía	4 639	78	575	9 227	14.519	14.441	2.888	3.000
Bayauca	5.284	330	556	9.021	15.191	14.861	2.972	3.000
Lincoln	4.340	1.457	1.263	12.419	19.479	18.022	3.604	4.000
Balza	1.474	70	423	2.959	4.926	4.856	971	1.000
El Triunfo	5.151	394	1.336	9.188	16.069	15.675	3.135	3.000
Vigilancia	3 689	382	1.364	2.780	8.215	7.883	1.567	2.000
Arenaza	4.624	579	2.258	4.811	12.272	11.693	2.339	2 000
Roberts	6.615	1.107	2.013	4.965	14.700	13 593	2 719	3.000
Pasteur	2.319	524	712	2.109	5.664	5.140	1.028	1.000
Quirno Costa	1.720	178	226	3.232	5 356	5.178	1.036	1.000
Cnel. Martínez de Hoz	6.247	399	3.132	5.872	15.660	15.261	3.052	3.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Las Toscas	2 054	360	786	1.937	5.137	4.777	955	1.000
Carlos Salas	1.361	100	222	1.170	2.853	2.753	551	1.000
Dussau	1 483	408	184	3.673	5.748	5.340	1.068	1.000
General Pinto	2.747	436	710	5.152	9.045	8.609	1.722	2 000
Pasos Kanki	2.284	276	351	1.420	4.331	4.055	811	1.000
Cnel. Granada	2.192	712	383	1.357	4.644	3.932	786	1.000
Eduardo Costa	2.913	309	454	1.241	4.917	4.608	922	1.000
Ameghino	3.911	554	546	2.434	7.445	6.891	1.378	1.000
Volta	275	49	51	78	453	404	81	—
Drabble	178	74	82	889	1.223	1.149	230	—
Moores	133	4	94	1.272	1.503	1.499	300	—
Villegas	856	393	372	346	1.967	1.574	315	—
Elordi	1.195	137	197	260	1.789	1.652	330	—
Banderaló	14.285	1.924	423	4.124	20.756	18.832	3.766	4.000
Pradere	1.037	89	372	807	2.305	2.216	443	—
Villa Sauze	4.924	832	377	793	6.926	6.094	1.219	1.000
Timote	522	213	212	2.169	3.116	2.903	581	1.000
Tejedor	1.118	280	444	1.100	2.942	2.662	532	1.000
Santa Inés	1.450	52	291	1.061	2.854	2.802	560	1.000
Colonia Seré	2.731	310	924	2.154	6.119	5.809	1.162	1.000
Encina	911	204	156	528	1.799	1.595	319	—
Hereford	2.937	313	825	1.607	5.682	5.369	1.074	1.000
Cuenca	1.479	97	408	2.667	4.651	4.554	911	1.000
Cerrito	506	22	163	482	1.173	1.151	230	—
América	4.742	495	2.447	2.915	10.599	10.104	2.021	2.000
San Mauricio	2 610	55	706	752	4.123	4.068	814	1.000
Meridiano V	3.331	274	464	1.108	5.177	4.903	981	1.000
Condarco	1.496	213	574	240	2.523	2.310	462	—
Sansinena	3.044	214	586	637	4.481	4.267	853	1.000
Sunbland	3.038	100	733	1.455	3.326	3.226	645	1.000
Valentín Gómez	785	61	250	188	1.284	1.223	245	—
Pehuelches	1.332	118	121	375	1.946	1.828	366	—
Tres Lomas	8.090	233	1.785	1.918	12.026	11.793	2.359	2.000
Ing. Thompson	6.804	163	1.905	1.663	10.535	10.372	2 074	2 000
Salliqueló	3.746	146	253	544	4.689	4.543	909	1.000
Bocayuva	3.355	37	280	808	4.480	4.443	889	1.000
Pellegrini	5.752	163	671	783	7.369	7.206	1.441	1.000
De Bary	2.420	129	310	281	3.140	3.011	602	1 000
Berutti	3.766	537	808	961	6.072	5.535	1.107	1.000
Primera Junta	2.052	150	295	438	2.935	2.785	557	1.000
Trenque Lauquen	6.310	567	1.725	1.703	10.311	9.744	1.949	2.000
La Zanja	3.467	129	638	1.263	5.497	5.368	1.074	1.000
Mari Lauquen	2.832	105	377	1.475	4.789	4.684	937	1.000
Lértora	2.281	181	410	794	3.666	3.485	697	1.000
Corazzi	1.008	109	395	454	1.966	1.857	371	—

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
30 de Agosto	3.418	294	1.104	639	5.455	5.161	1.032	1.000
La Porteña	4.274	115	1.080	1.179	6 648	6.533	1.317	1.000
Catriló O.	365	23	237	35	660	637	127	—
Lonquimay	1.609	13	460	243	2.325	2 312	462	—
La Gloria	834	41	130	121	1.126	1.085	217	—
Uriburu	4 274	73	742	116	5.205	5.132	1.026	1.000
Anguil	4 651	511	514	335	6.011	5.500	1.100	1.000
Santa Rosa	13.956	990	2.100	249	17.295	16.305	3.261	3.000
Toay	3.171	163	186	190	3.710	3 547	709	1 000
Larroudé B.	5.322	548	320	1 699	7.889	7.341	1 468	1.000
Sarah	1.843	221	53	427	2.544	2.323	465	—
Mariano Miró	505	189	20	32	746	557	111	—
Aguas Buenas	3.507	436	177	497	4.617	4.181	836	1.000
Ojeda	5.989	775	376	1.509	8.649	7.874	1.575	2.000
Ceballos	3.423	699	234	528	4.884	4.185	837	1.000
A. Van Praet	3.327	366	249	417	4.359	3.993	799	1.000
Realicó	7 839	727	233	982	9 781	9.054	1.811	2.000
Simson	5.008	306	181	809	6.304	5.998	1.200	1.000
Chanilao	2.528	345	76	338	3.287	2.942	588	1.000
Alta Italia	9.863	1.384	524	722	12.493	11.109	2.222	2.000
Embajador Martini	9 935	997	484	649	12.065	11.068	2.214	2.000
Ingeniero Luiggi	13 703	1.844	222	3 029	18.798	16.954	3.391	3.000
Caleufú	23 255	1.235	841	3.140	28.471	27.236	5 447	5.000
Quetrequén	7.848	425	165	1.405	9.843	9.418	1.884	2.000
Jardón	11.948	825	41	2 207	15.021	14.196	2.839	3.000
Chamaicó	2.905	319	20	196	3.440	3.121	624	1.000
C. Gómez	186	5	—	14	205	200	40	—
Trebolares	820	136	83	319	1.358	1.222	244	—
Pico	2.580	338	457	672	4.047	3.709	742	1.000
Metileo	12.174	875	1.094	1.121	15.264	14.389	2.878	3.000
Agustoni	4.341	280	845	2 577	8.043	7 763	1.553	2.000
Monte Nievas	8.402	452	555	488	9.897	9.445	1.889	2.000
Colonia Castex	18.184	1.574	1.173	451	21.382	19 808	3.962	4.000
Boeuf	9.636	634	425	234	10.929	10.295	2.059	2.000
Conhello	12.522	720	292	336	13.870	13.750	2.630	3.000
Rucanello	2.396	183	3	226	2.808	2.625	525	1.000
Mauricio Meyer	9.646	380	621	353	11.000	10 620	2.124	2.000
Winifreda	28.429	1.128	1.987	179	31.723	30.595	6.119	6.000
Luan Toro	1.037	47	66	127	1.277	1.230	246	—
Loventuel	831	8	—	—	839	831	166	—
Victorica	40	20	11	20	91	71	14	—
Telén	13	—	—	—	13	13	3	—
Alfredo Peña	640	76	266	63	1.045	969	194	—
Quemú - Quemú	1.724	46	375	533	2.678	2.632	526	1.000
Kilómetro 490	4.901	323	538	194	5.956	5.633	1.127	1.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Colonia Barón	11.039	688	755	870	13.352	12.664	2.533	3.000
Arata	12.176	1.397	264	965	14.802	13.405	2.681	3.000
Trenel	15.351	1.320	1.516	2.092	20 279	18 959	3.792	4 000
Alagón	1.092	28	725	1.513	3.358	3.330	666	1.000
Duhau	1	1	17	424	443	442	88	—
Kilómetro 627	356	50	9	38	453	403	81	—
La Maruja	860	60	6	87	1.013	953	191	—

FERROCARRIL PACÍFICO

Open Door	212	285	19	152	668	383	77	—
Sucre	224	235	14	30	503	268	54	—
Cortínez	287	466	104	713	1.570	1.104	221	—
Goldney	74	162	29	633	898	736	147	—
Agote	—	38	4	13	55	17	3	—
Mercedes	295	23	18	32	368	345	69	—
San Jacinto	4	93	2	9	108	15	3	—
Rivas	63	579	27	600	1.269	690	138	—
Derqui	20	18	2	7	47	29	6	—
Pilar	632	968	180	1.013	2.793	1.825	365	—
Manzanares	245	164	20	99	528	364	73	—
Irala	5.690	222	184	11.583	17.679	17.457	3.491	3.000
Triunvirato	1.704	413	521	3.284	5.922	5.509	1.102	1.000
Bermúdez	873	216	59	4.113	5.261	5.045	1.009	1.000
Gondra	495	30	30	32	587	557	111	—
Bunge	6.009	510	53	999	7.571	7.061	1.412	1.000
Piedritas	2.016	314	281	1.631	4.242	3.928	786	1.000
El Día	2.944	184	245	555	3.928	3.744	749	1.000
Santa Eleodora	5.731	563	217	1.043	7.554	6.991	1.398	1.000
Cañada Seca	9.703	1.108	310	2 116	13.237	12.129	2.426	2.000
Santa Regina	12.298	929	401	2.064	15.692	14.763	2.953	3.000
Charlone	3.370	316	120	651	4.457	4.141	828	1.000
Blaquier	2.237	171	188	739	3.335	3.164	633	1 000
Pichincha	995	207	113	1.079	2.394	2.187	437	—
Ing. Balbín	570	124	76	841	1.611	1.487	297	—
Germania	930	289	299	1.952	3.470	3.181	636	1.000
Gunter	111	51	34	732	928	871	174	—
Iriarte	398	528	91	1.039	2.056	1.528	306	—
Franklin	11	105	2	2	120	15	3	—
Inés Indart	349	814	48	8.509	9.720	8.906	1.781	2.000
Coronel Isleño	1.314	822	136	8.649	10.921	10.099	2 002	2.000
Monroe	731	646	92	3.810	5.279	4.633	937	1.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Los Indios	435	979	57	7.578	9.049	8.070	1.614	2.000
Sol de Mayo	18	505	—	6 537	7.060	6.555	1.311	1.000
La Angelita	820	710	238	11.614	13.382	12.672	2.534	3.000
Arenales	3.732	1.695	213	9.420	15.060	14 365	2.873	3.000
Arribeños	4.617	1.416	345	9.633	16.011	14.595	2.919	3 000
Ascensión	3.308	1.385	262	13.548	18.503	16.668	3.334	3.000
Ham	2.108	284	50	3.939	6.381	6.097	1.219	1.000
Castilla	348	1.100	65	1.978	3.491	2.391	478	—
Rawson	1.589	674	362	4.101	6.726	6.052	1.210	1.000
San Patricio	239	420	47	1.583	2.289	1.869	374	—
Cucha - Cucha	224	146	—	2.500	2.870	2.724	545	1.000
Chacabuco	3.712	1.136	215	25.430	30.493	29.357	5.871	6.000
Membrillar	1.047	391	89	6.128	7.655	7.264	1.453	1.000
O'Higgins	3.897	449	222	11 110	15.678	15.229	3.046	3.000
Ing. Silveyra	320	363	24	1 456	2.163	1.800	360	—
G. Villafañe	1.138	161	53	6.613	7.965	7.804	1.561	2.000
Coliqueo	482	8	5	2.076	2.571	2.563	513	1.000
La Oriental	433	138	55	2.796	3.422	3.284	657	1.000
Junín	1 963	420	482	4.084	6.949	6.529	1.306	1.000
Saforcada	399	38	40	3.398	3.875	3.837	767	1.000
Las Parvas	250	84	30	1.045	1.409	1.325	265	—
Blandengues	551	548	111	3.294	4.504	3.956	791	1 000
Agustina	3.091	223	206	9.532	13.052	12 829	2.566	3.000
Laplacette	1.356	240	93	6.235	7.924	7.684	1.537	2.000
Baigorrita	7.798	227	615	13.441	22.081	21.854	4.371	4.000
Morse	5.150	175	407	15.168	20.900	20 725	4.145	4.000
Fortín Tiburcio	4 115	463	161	7.475	12.214	11.751	2.350	2.000
Allen	2.835	856	469	10.578	14.738	13.882	2 776	3.000
Vedia	472	688	296	7.555	9.011	8.323	1.665	2.000
Sauzales	137	132	—	987	1 256	1.124	225	—
Alberdi	305	120	69	2 242	2 736	2 616	523	1.000
El Dorado	1.304	311	392	2.889	4.896	4.585	917	1 000
Trigales	138	84	6	562	790	706	141	—
Teodolina	4.218	1.549	306	27.909	33.982	32 433	6.487	6.000
Villa Cañás	10.680	4.517	316	32.942	48.455	43.938	8.788	8.000
Diego Alvear	381	733	212	2.965	4.291	3.558	712	1.000
Castellanos	1.451	556	123	2.510	4.640	4 084	817	1.000
Rosseti	1·043	297	89	1.736	3.165	2.868	574	1.000
Rufino	5.294	1.121	152	2.021	8.588	7.467	1.493	1.000
Santa Isabel	247	676	14	7.317	8.254	7.578	1.516	2.000
Leguizamón	1.738	205	47	307	2.297	2.092	418	—
Salas	3.457	216	198	324	4.195	3.979	796	1.000
Viamonte	3.868	460	150	4.367	8 845	8.385	1.677	2.000
Santa Eufemia	1.992	185	73	2.610	4.860	4.675	935	1.000
Rosales	6.646	491	148	1.743	9.028	8.537	1.707	2.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
La Cesira	6.122	341	68	4.427	10.958	10.617	2.123	2.000
Santa Victoria	742	19	7	269	1.037	1 018	204	—
Etruria	10 232	148	125	4.260	14.765	14.617	2.923	3.000
Ausonia	4.794	115	37	1.005	5.951	5.836	1.167	1.000
Sanabria	2 311	63	3	624	3.001	2.938	588	1.000
La Laguna	3.340	100	25	1 053	4.518	4.418	884	1.000
Villa Nueva	50	6	24	46	126	120	24	—
Villa María	41	2	59	6	108	106	21	—
Cernadas	116	19	—	—	135	116	23	—
Laguna del Monte	7.460	654	346	2.464	10.924	10 270	2.054	2.000
La Cautiva	13.047	1 972	204	1 900	17.123	15.151	3.030	3.000
General Soler	1 917	200	99	298	2.514	2.314	463	—
Mackenna	2.321	229	277	228	3.055	2.826	575	1.000
Pretot Freire	244	5	61	97	407	402	80	—
Wáshington	140	2	42	139	323	321	64	—
Laguna Oscura	409	173	51	20	653	480	96	—
Paunero	2	—	15	—	17	17	3	—
Tosquita	1.859	213	44	324	2.440	2.227	445	—
Fragueiro	8 884	980	173	1.319	11.356	10.376	2.075	2.000
Moldes	27.504	7 072	402	1.947	36 925	29.853	5.971	6.000
Bulnes	9.095	2.600	105	3.177	14.977	12.377	2.475	2.000
Sampacho	9 399	1.755	460	3.431	15 045	13 290	2.658	3.000
Holmberg	4 888	983	356	11.571	17.798	16.815	3.363	3.000
Chaján	1.004	267	253	1.211	2.735	2.468	494	—
Suco	3 031	680	212	2 909	6 832	6.152	1.230	1,000
Los Alfalfares	2.634	160	80	299	3.173	3.013	603	1,000
Buchardo	3.881	470	105	812	5 268	4.798	960	1.000
Burmeister	697	28	38	60	823	795	159	—
Onagoyti	2 051	115	14	267	2.447	2.332	466	—
Italó	7 645	671	235	974	9.525	8.854	1.771	2,000
Ranqueles	8.857	805	472	2.438	12.572	11.767	2.353	2.000
Huinca Renancó	4.617	399	97	1.124	6.237	5 838	1.168	1.000
Nazca	816	53	9	176	1.054	1 001	200	—
Cañada Verde	5.477	232	395	450	6.554	6.322	1.244	1,000
Ing. Malmen	368	32	234	66	700	668	134	—
La Nacional	22	—	31	4	57	57	11	—
San Joaquín	10.285	627	196	1.230	12.338	11.711	2.342	2.000
Jovita	13 540	961	401	4.747	19.649	18.688	3.738	4.000
Mataldi	11.910	1.244	311	3.327	16.792	15.548	3.110	3.000
N. Bruzzone	3.354	572	91	1.117	5.134	4.562	912	1.000
Del Campillo	5.485	666	235	1 798	8.184	7.518	1 504	2.000
De la Serna	463	18	157	350	988	970	194	—
Villa Valeria	—	1	60	33	94	93	19	—
Larsen	38	—	11	—	49	49	10	—
Villa Moderna	239	5	31	83	358	353	71	—

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Pegazzano	46	—	111	113	270	270	54	—
Lecueder	10	4	3	54	71	67	13	—
El Pampero	18	—	16	4	38	38	8	—
M. Pizarro	106	2	13	34	155	153	31	—
Tilquicho	103	—	7	199	309	309	62	—
Villa Dolores	419	2	7	417	845	843	169	—
Assunta	1.809	240	62	2.104	4.215	3.975	795	1.000
Manantiales	134	8	2	32	176	168	34	—
La Carlota	584	80	36	206	906	826	165	—
Barreto	1.204	67	44	322	1.637	1.570	314	—
Pedro E. Funes	1.390	73	31	1.075	2.569	2.496	499	—
Melo	11.348	707	276	2.727	15.058	14.351	2.870	3.000
Salguero	3.145	149	139	1.098	4.531	4.382	876	1.000
Gavilán	127	38	3	25	193	155	31	—
General Levalle	15.578	2.111	273	7.272	25.234	23.123	2.625	3.000
Serrano	8.159	485	170	1.233	10.047	9.562	1.912	2.000
Laboulaye	7.217	571	158	2.515	10.461	9.890	1.978	2.000
Guardia Vieja	4.092	448	46	2.851	7.437	6.989	1.398	1.000
Curapaligüe	7.884	582	125	1.089	9.680	9.098	1.820	2.000
Río Bamba	5.824	336	224	2.000	8.384	8.048	1.610	2.000
Achiras	1.527	337	139	2.836	4.839	4.502	900	1.000
Los Jagüeles	13.010	2.098	249	3.663	19.020	16.922	3.384	3.000
Chañaritos	975	88	53	2.361	3.477	3.389	678	1.000
Pinsen	6.660	594	252	854	8.360	7.766	1.553	2.000
La Penca	2	—	73	3	78	78	16	—

FERROCARRIL COMPAÑÍA GENERAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Marcos Paz	5	—	9	10	24	24	5	—
Villars	—	—	—	74	74	74	15	—
Lozano	6	5	4	1	16	11	2	—
San Eladio	5	28	—	1	34	6	1	—
La Verde	—	3	2	18	23	20	4	—
Kilómetro 98	—	6	—	—	6	—	—	—
Altamira	—	12	11	—	23	11	2	—
Mercedes	5	64	40	87	196	132	26	—
Papín	5.546	191	2.739	2.058	10.534	10.243	2.049	2.000
Salazar	2.384	101	1.310	2.765	6.560	6.459	1.292	1.000
Moll	551	539	218	4.255	5.563	5.024	1.005	1.000
Las Marianas	233	788	146	2.650	3.817	3.029	606	1.000
Anasagasti	26	107	9	99	241	134	27	—
Moquehuá	3.199	179	247	10.885	14.510	14.331	2.866	3.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Ramón Biaus	1 461	113	129	4.501	6.204	6.091	1.218	1.000
Achupallas	848	33	231	1.798	2.910	2.877	575	1.000
Plá	4.278	23	792	5.202	10.295	10.272	2.054	2.000
Palantelén	2.354	11	198	4.390	6.953	6.942	1.388	1.000
Asamblea	3.281	51	340	8.470	12.142	12.091	2.418	2.000
Comodoro Py	2.230	6	266	5.570	8.072	8.066	1.613	2.000
Patricios	2.207	40	570	3.758	6.575	6.535	1.307	1.000
9 de Julio	2.213	22	478	4.653	7.366	7.344	1.469	1.000
Fauzón	1.950	20	456	3.533	5.959	5.939	1.188	1.000
La Niña	3.968	14	1.022	5.690	10.694	10.680	2.136	2.000
El Jabalí	916	225	188	2.931	4.260	4.035	807	1 000
Norumbega	1.500	—	268	2.409	4.177	4.177	835	1.000
12 de Octubre	1.732	46	335	3.090	5.203	5.157	1.031	1.000
Bacacay	881	5	194	2.049	3.129	3.124	625	1.000
La Sofía	689	111	255	2.703	3.758	3.647	729	1.000
Ancón	204	4	119	1.175	1.502	1.498	300	—
Montezuma	3.963	64	2.001	6.217	12.245	12.181	2.436	2.000
Smith	2.471	110	1.441	3.154	7.176	7.066	1.413	1.000
Cadred	213	113	129	472	927	814	163	—
Centenario	764	69	192	1.040	2.065	1.996	399	—
Bellocq	1.536	132	954	3.235	5.857	5.725	1.145	1.000
Girondo	1.335	86	1.089	4.690	7.200	7.114	1.423	1.000
Magdala	2.175	114	1.362	4.022	7.673	7.559	1.512	2.000
Abel	456	47	109	839	1.451	1.404	281	—
Larramendi	471	24	90	180	765	741	148	—
Asturias	341	111	551	1.423	2.426	2.315	463	—
Mones Cazón	3.710	136	2.649	3.031	9.526	9.390	1.878	2.000
Los Laureles	1.038	106	108	506	1.758	1.652	330	—
General Villegas	1.323	472	200	489	2.484	2.012	402	—
Curarú	421	28	171	3.091	3.711	3.683	737	1.000
Húsares	489	146	121	787	1.543	1.397	279	—
Carlos Tejedor	171	39	101	141	452	413	83	—
3 Algarrobos	3.821	221	817	4.825	9.684	9.463	1.893	2.000
Drysdale	1.529	47	383	1.743	3.702	3.655	731	1.000
Girodías	898	32	420	1.524	2.874	2.842	568	1.000
Trongé	1.346	228	1.098	583	3.255	3.027	605	1.000
V. de la Plaza	6.392	130	1.637	3.839	11.998	11.868	2.374	2.000
Espora	37	30	2	45	114	84	17	—
Tuyuty	5	36	4	2	47	11	2	—
Gouin	14	161	6	138	319	158	32	—
3 Sargentos	706	647	90	2.478	3.921	3.274	655	1.000
Los Angeles	81	265	13	1.225	1.584	1.319	264	—
Verdier	467	742	68	1.944	3.221	2.479	496	—
Salto	586	3.788	190	16.088	20.652	16.864	3.373	3.000
Arroyo Dulce	238	2.954	89	24.245	27.526	24.572	4.914	5.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Tacuarí	222	1.545	31	1.453	3.251	1.706	341	—
Rancagua	197	3.691	118	22.080	26.086	22.395	4.479	4.000
Tambo Nuevo	5	78	—	5.091	5.174	5 096	1 019	1 000
Pergamino	147	1.561	36	10.420	12.164	10.603	2.121	2.000
12 de Agosto	16	293	5	9.225	9.539	9.246	1.849	2.000
Mariano Benítez	134	2.603	24	13.990	16.751	14.148	2.830	3.000
Pinzón	929	2.164	59	12.105	15.257	13.093	2.619	3.000
Carabelas	845	2.437	42	20.661	23.985	21.548	4.310	4.000
Ferré	1.757	625	68	6.468	8.918	8.293	1.659	2.000
Delgado	2.088	745	106	4.883	7.822	7.077	1.415	1.000
La Pinta	1.190	266	203	2.560	4.219	3.953	791	1.000
Vedia	27	8	51	507	593	585	117	—
De Bruyn	2.889	387	580	5 223	9.079	8.692	1.738	2.000
La Carolina	—	58	—	605	663	605	121	—
Coronel Domínguez	78	471	745	9 258	10.552	10.081	2.016	2.000
Uranga	65	1.079	3	20.140	21.287	20.208	4.042	4.000
Rosario	8	12	58	419	497	485	97	—
La Vanguardia	590	1.164	7	10.198	11.959	10.795	2.159	2.000
Sargento Cabral	670	1.257	2	10.047	11.976	10.719	2.144	2 000
Cañada Rica	191	1 616	8	12.365	14.180	12.564	2.513	3.000
General Gelly	46	2.768	13	14.811	17.638	14.870	2.974	3.000
F. Ayerza	41	175	—	2.796	3.012	2.837	567	1.000

FERROCARRIL CENTRAL CÓRDOBA

Villa de Mayo	—	—	45	—	45	45	9	—
Los Polvorines	—	52	—	—	52	—	—	—
Del Viso	—	19	—	3	22	3	1	—
Villa Rosa	6	12	—	—	18	6	1	—
Parada Km. 66	1	16	—	2	19	3	1	—
Arroyo de la Cruz	638	324	2	82	1.046	722	144	—
Chenaut	996	1 169	4	3.431	5.600	4.431	886	1 000
Villa Lía	2.660	3.675	6	17.573	23.914	20.339	4.068	4.000
Parada Km. 128	107	226	9	551	893	667	133	—
I. Portela	1.939	1.631	13	13.355	16.938	15.307	3.061	3.000
Ing Moneta	238	989	—	7.558	8.785	7.796	1.559	2 000
Santa Lucía	307	5.425	—	21.387	37.119	31.694	6.339	6.000
Pérez Millán	91	2.511	6	20.572	23.180	20.669	4.134	4 000
La Violeta	423	1.189	—	15.198	16.810	14.621	2 924	3 000
Pujol	35	1.043	—	9.050	10.128	9.085	1.817	2.000
Parada Km. 222	—	—	—	229	229	229	46	—
E. Graneros	—	2	—	—	2	—	—	—

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Alberdi	—	2	—	20	22	20	4	—
Ibarlucea	176	633	2	5.070	5.881	5 248	1.050	1.000
Coronel Bogado	39	1.724	—	14.691	16.454	14.730	2.946	3.000
Alvarellos	8	568	—	8.076	8.652	8.084	1.617	2.000
V. Amelia	2	472	—	6.137	6.611	6.139	1.228	1.000
Hume	80	—	—	975	1.055	1 055	211	—
Monte Flores	—	39	—	243	282	243	49	—
Rosario	94	130	4	97	325	195	39	—
San Genaro	6.802	3.266	14	17.731	27.813	24.547	4.019	5 000
Centeno	5.497	2 063	12	7.143	14.715	14.652	2 930	3.000
La Salada	212	907	—	14.873	15 992	15.085	3.017	3.000
Lucio V. López	451	472	5	6.660	7.588	7.116	1.423	1.000
Salto Grande	2.797	2.622	—	20.554	25.973	23.351	4.670	5.000
Totoras	3.333	3 247	—	13.784	20.364	17.117	3.423	3.000
Larguía	3.845	2.230	—	12.114	18.189	15.959	3.192	3.000
Classon	104	504	—	12.746	13 354	12.850	2.570	3.000
Las Bandurrias	1.022	184	—	1.381	2.587	2.403	481	—
Casas	3.104	764	1	671	4.540	3 776	755	1.000
Cañada Rosquín	6.129	2.100	14	1.362	9.605	7.505	1.501	2.000
Trall	2.211	599	2	69	2.881	2.282	456	—
Sastre	1.310	446	1	348	2.105	1.659	332	—
Stephenson	8	588	—	8.736	9.332	8.744	1.749	2.000
J. B. Molina	73	2 021	—	14.599	16.693	14.672	2.934	3.000
Esmeralda	4.036	1 889	8	391	6.324	4.435	887	1.000
Frontera	24	—	—	5	29	29	6	—
Santa Clara	5.230	2.179	50	282	7.741	5.562	1.112	1.000
Saguier	3.284	1.277	—	87	4.648	3.371	674	1.000
Rafaela	3	12	—	4	19	7	1	—
Josefina	5.614	1.250	12	295	7.171	5.921	1.184	1.000
San Francisco	205	487	71	9	772	285	57	—
Devoto	11.941	2.161	81	87	14.270	12.109	2.422	2.000
La Francia	21.123	1.796	32	345	23.296	21.500	4 300	4.000
El Tío	9.692	676	22	188	10.578	9.902	1.980	2.000
El Fuertecito	1.560	53	7	58	1.678	1.625	325	—
Tránsito	7.442	716	9	493	8.660	7.944	1 589	2.000
Arroyito	11.620	1.178	15	702	13.524	12.346	2.469	2.000
Los Chañaritos	1.228	52	5	187	1.472	1.420	284	—
Santiago Temple	3.471	491	6	927	4.895	4.404	881	1.000
Río Primero	2.386	416	8	109	2.919	2.503	501	1.000
Monte Cristo	685	91	—	4.764	5.540	5.449	1.090	1.000
Piquillín	1.090	186	—	671	1.947	1.761	352	—
Alta Córdoba	12	82	10	497	601	519	104	—
Guiñazú	20	15	7	336	378	363	73	—
General Paz	103	48	3	1.469	1.623	1.575	315	—
Jesús María	32	87	54	3.468	3 611	3.524	705	1.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Abburrá	100	116	6	2.211	2.433	2.317	463	—
Juárez Celman	464	74	34	4.350	4.922	4.848	970	1.000
Mendiolaza	—	—	—	35	35	35	7	—
Villa Allende	—	—	—	29	29	29	6	—
Avellaneda	5	—	—	669	674	674	135	—
Quilino	—	2	—	10	12	10	2	—
San José	10	26	—	—	36	10	2	—
Jeanmaire	360	107	8	19	494	387	77	—
Unquillo	34	2	—	51	87	85	17	—

FERROCARRIL ROSARIO A PUERTO BELGRANO

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Mouras	1.465	20	200	91	1.776	1.756	351	—
Masurel	905	27	329	168	1.429	1.402	280	—
La Copeta	852	12	304	324	1.492	1.480	296	—
La Nevada	2.244	170	317	168	2.898	2.728	546	1.000
Huanguelén	2 966	58	618	601	4.243	4.185	837	1 000
Zentena	1.891	106	272	493	2.762	2.656	531	1.000
La Primavera	2.151	30	304	415	2.900	2.870	574	1 000
Coronel Suárez	11.987	105	1.312	1.159	14.573	14.458	2.892	3,000
Barthurs	2.511	65	869	63	3.508	3.443	689	1.000
D'Orbigny	12.888	204	2.738	267	16.097	15 893	3.179	3 000
Quiñihual	4.005	25	1.598	125	5.753	5.728	1.146	1.000
Pringles	1 295	26	957	149	2.427	2.401	480	—
Pillahuinco	5.449	—	2.144	14	7.607	7.607	1.521	2.000
El Pensamiento	18.554	342	6.917	192	26.005	25.663	5.133	5.000
Las Mostazas	8.027	53	3.739	2	11.821	11.768	2.254	2.000
Cnel. Falcón	5.244	4	2.050	73	7.371	7.367	1.473	1.000
El Divisorio	14.064	102	4.268	32	18.466	18.364	3.673	4.000
Lartigau	8.963	—	2.872	92	11.927	11.927	2.385	2.000
Raulet	1.059	8	154	40	1.261	1.253	251	—
Alm. Solier	30	—	20	5	55	55	11	—
Bajo Hondo	1.733	—	137	12	1.882	1.882	376	—
Paso Mayor	6.549	5	1.338	64	7.956	7 951	1.590	2.000
La Cotorra	674	1	278	417	1.370	1.369	274	—
Cap. Castro	1.357	23	976	879	3.235	3.212	642	1 000
El Recado	241	3	265	147	656	653	131	—
Nueva Suiza	1.230	182	228	1.041	2.681	2.499	500	—
El Porvenir	4.042	220	1.019	2.063	7.344	7.124	1.425	1.000
Los Callejones	865	66	95	718	1.744	1.678	336	—
El Peregrino	215	81	34	199	529	448	90	—
Dos Hermanos	837	120	28	586	1.571	1.451	290	—

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
La Carreta	184	8	66	155	413	405	81	—
La Marucha	193	—	117	147	457	457	91	—
Bariloche	225	16	29	494	764	748	150	—
Timote	60	4	23	109	196	192	38	—
Necol	437	50	56	113	656	606	121	—
San Gregorio	3.096	2.129	182	7.060	12.467	11.338	2.268	2 000
Cristophersen	1.033	500	28	4.039	5.600	5.100	1.020	1 000
María Teresa	7.131	1.752	539	18.617	28.039	26.287	5.257	5.000
Runciman	692	408	1	5.188	6.289	5.881	1.176	1.000
Chapuy	1.049	676	6	6.229	7.960	7.284	1.457	1.000
El Jardín	1.819	1 557	1	14.160	17.537	15.980	3.196	3 000
Chovet	1 729	2.074	—	28.451	32.254	30.180	6.036	6.000
Cora	645	1.904	1	20.651	23.201	21.297	4.259	4.000
Bombal	3.396	2.905	6	34.111	40.418	37.513	7.503	8.000
Bigand	503	5.515	39	25.989	32.046	26.531	5.306	5.000
Arminda	604	1.401	2	13.265	15.272	13.871	2.774	3.000
Bernard	426	1.154	—	9.200	10.780	9.626	1.925	2.000
Erasto	—	266	—	7.030	7.296	7.030	1.406	1.000
Los Muchachos	2	11	3	30	46	35	7	—
Villa Diego	119	31	53	3.270	3.473	3.442	688	1.000
Rosario	517	159	910	995	2.581	2.422	484	—
Mugueta	1.151	3.032	—	33.471	37.654	34.622	6.924	6.000
Luro	2.602	11	1.241	619	4.473	4.462	892	1.000

FERROCARRIL PROVINCIAL DE SANTA FE

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Juan Ortiz	10	35	350	403	798	763	153	—
Borghi	—	—	41	5	46	46	9	—
Pedro Araya	58	47	25	139	269	222	44	—
Timbúes	225	192	9	499	925	733	157	—
Oliveros	15	176	2	585	778	602	120	—
Maciel	305	1.173	14	3.149	4.641	3.468	694	1.000
Gaboto	—	32	8	346	386	354	71	—
Gálvez	4 231	1.150	3	1.345	6.729	5.579	1.116	1.000
Barrancas	906	1.717	26	11.128	13.777	12 060	2.412	2.000
San Fabián	681	1.138	—	4.094	5.913	4 775	955	1 000
Arocena	1.671	1.718	3	2.454	5.846	4.128	826	1.000
Coronda	109	303	69	134	615	312	62	—
Loma Alta	3.185	1.579	—	328	5.092	3.513	703	1.000
Oroño	347	300	—	45	692	392	78	—
Monje	156	724	8	7.821	8.709	7.985	1.597	2.000
Gessler	1.530	1.742	—	539	3.811	2.069	414	—
Larrechea	1.206	1.096	—	1.288	3 590	2.494	499	—

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Rosario	153	43	924	268	1.388	1.345	269	—
Sorrento	169	—	—	15	184	184	37	—
Santo Tomé	109	114	33	106	362	248	50	—
Santa Fe	354	245	418	447	1.464	1.219	244	—
Recreo	80	741	38	438	1 297	556	111	—
Gob. Candiotti	32	1 067	39	1.078	2.216	1.149	230	—
Iriondo	172	849	27	274	1.322	473	95	—
Nelson	320	1.440	9	405	2.174	734	147	—
Llambí Campbell	226	2.235	5	1.699	4.165	1.930	386	—
Cabal	79	206	5	80	870	164	33	—
Emilia	494	2.620	7	294	3.415	795	159	—
Colastiné	—	—	—	3	3	3	1	—
Lassaga	24	762	2	825	1.613	851	170	—
Río Salado	11	180	—	23	214	34	7	—
S. José del Rincón	—	13	22	75	110	97	19	—
Videla	829	4.978	66	549	6.422	1.444	289	—
Luciano Leiva	90	2.876	6	258	3.230	354	71	—
San Justo	12	777	22	291	1.102	325	65	—
Ramayón	189	3.208	2	711	4.110	902	180	—
Escalada	47	4.898	7	1.453	6.405	1.507	301	—
Crespo	—	4.156	6	2.409	6.575	2.415	483	—
Fives Lille	—	3.330	—	292	3.622	292	58	—
Margarita	19	3.095	4	1.043	4.161	1.072	214	—
Calchaquí	—	4.073	8	232	4 313	240	48	—
Espín	—	65	—	15	80	15	3	—
Vera	16	1.693	104	501	2.314	721	144	—
Toba	—	114	—	—	114	—	—	—
Guaycurú	—	13	—	5	18	5	1	—
Garabato	—	71	—	5	76	5	1	—
Intiyaco	—	—	—	1	1	1	—	—
Golondrina	—	—	3	—	3	3	1	—
Caraguatay	—	31	—	4	35	4	1	—
Colmena	—	24	—	—	24	—	—	—
Malabrigo	16	5.903	121	6.277	12.317	6.414	1.283	1.000
Berna	—	1.406	58	1.606	3.070	1.654	331	—
Reconquista	—	2.524	638	2.966	6.128	3.604	721	1.000
Kilómetro 41	—	23	—	7	30	7	1	—
Villa Ana	—	71	4	55	130	59	12	—
Tartagal	—	—	—	2	2	2	—	—
Aurelia	154	89	5	11	259	170	34	—
Rafaela	4.104	3.556	48	1.091	8.799	5.243	1.049	1.000
Lhemann	1.424	1.213	—	38	2.675	1.462	292	—
Ataliva	1.973	2.858	19	251	5.101	2.243	449	—
Humberto I°	2.289	4.291	10	80	6.670	2.379	476	—
Angélica	2 333	740	8	26	3.107	2 367	473	—

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Estrada	7.253	1.266	65	149	8.683	7.467	1.493	1.000
Clucellas	9.005	3.413	133	302	12.853	9.440	1.888	2.000
Josefina	2.357	537	6	98	2.998	2 461	492	—
Virginia	112	2.809	2	20	2.943	134	27	—
Constanza	5	879	2	23	909	30	6	—
Capivara	12	270	—	74	356	86	17	—
San Cristóbal	—	1.168	2	9	1.179	11	2	—
Moisés Ville	242	3.714	5	17	3.978	264	53	—
Soledad	8	5.186	—	172	5.366	180	36	—
Clara	1	288	—	—	289	1	—	—
Sauce Viejo	99	299	3	131	532	233	47	—
Esperanza	2.656	4.728	9	756	8 149	3.421	684	1.000
Humboldt	4.454	4.103	1	367	8.925	4 822	964	1.000
Pilar	2 246	1.916	8	113	4.283	2.367	473	—
San Carlos Sur	724	1.309	—	73	2 106	797	159	—
San Carlos Centro	880	1.124	3	124	2.131	1.007	201	—
San Carlos Norte	702	1.199	—	123	2.024	825	165	—
Las Tunas	760	1.944	—	800	3.504	1.560	312	—
Franck	1.080	1.575	9	287	2.951	1.376	275	—
Grütly	2.478	2 627	3	99	5.207	2.580	1.116	1.000
Progreso	1.153	1.492	1	36	2 682	1.190	238	—
Providencia	479	1.628	3	6	2.116	488	98	—
La Pelada	272	3.672	—	29	3.973	301	60	—
Desvío Arauz	108	1.008	2	60	1.178	170	34	—
Pericota	1.069	2.126	—	185	3.380	1.254	251	—
María Luisa	606	1.919	8	34	2 567	648	130	—
Elisa	176	2.780	—	36	2.992	212	42	—
Lanteri	49	3.311	231	445	4.036	725	145	—
Moussy	—	1.772	331	497	2.600	828	166	—
Ewald	—	936	711	567	2.214	1 278	256	—
Flor de Oro	6	1.176	225	442	1.849	673	135	—
V. Guillermina	8	—	2	4	14	14	3	—
La Playosa	9.663	146	41	159	10.009	9.863	1.973	2.000
Arroyo Algodón	4.963	87	96	149	5 295	5.208	1.042	1.000
Villa María	418	642	28	1.050	2.138	1.496	299	—
Las Mojarras	416	62	47	330	855	792	158	—
San Francisco	.371	42	21	88	522	510	102	—
Monte Redondo	1.516	308	2	1	1.827	1.519	304	—
Quebracho Herrado	5.686	774	43	12	6.515	5.741	1.148	1.000
Colonia Prosperidad	7.808	1.808	20	10	9 646	7.838	1.566	2.000
S. M. Laspiur	18.358	2.929	59	104	21.450	18.521	3.704	4.000
Las Varas	8.783	912	153	369	10.217	9.305	1 861	2.000
Las Varillas	16.766	1.604	120	605	19.095	17.491	3.498	3.000
Carrilobo	19.806	859	121	357	21.143	20.284	4.057	4.000
Pozo del Molle	20.205	1.368	218	872	22.663	21.295	4.259	4.000

FERROCARRIL ENTRE RIOS

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Bajada Grande	43	11	17	8	79	68	14	—
Paraná	2.420	1.556	104	156	4.236	1.680	336	—
Pinto	3 510	1.566	2	19	5.097	3.531	706	1.000
Las Delicias	1 885	990	6	—	2.881	1.891	378	—
Racedo	1.356	1.432	—	31	2.819	1 387	277	—
Crespo	2.615	2.556	21	9	5.201	2.655	531	1.000
Seguí	8.299	5.939	9	15	14.262	8.323	1 665	2 000
Viale	8.319	8.958	25	95	17.307	8.439	1.688	2.000
Tabossi	2.308	1.914	7	1	4.230	2.316	463	—
Sosa	3.954	2.828	41	4	6.827	3.999	800	1.000
María Grande	4.239	3·985	33	12	8.269	4.284	857	1.000
Hasenkamp	1.530	1.712	24	4	3.270	1.558	312	—
Uruguay	139	93	142	382	756	663	133	—
Caseros	11	30	10	5	56	26	5	—
Herrera	1.626	1.905	27	236	3.794	1.889	378	—
Villa Mantero	4.791	2.649	84	239	7.763	5.114	1.023	1.000
Basavilbaso	5.804	2.792	299	500	9.395	6.703	1.341	1.000
Rocamora	1 111	744	17	—	1.872	1.128	226	—
Líbaros	2.528	1.179	9	27	3.743	2.564	513	1.000
Urquiza	4.723	2.474	18	83	7.298	4.824	965	1.000
Las Moscas	3.896	1.880	30	273	6.079	4 199	840	1.000
1º de Mayo	553	1.422	2	3	1 980	558	112	—
Pronunciamiento	837	895	—	7	1.739	844	169	—
Andrade	65	119	21	—	205	86	17	—
Sola	1.358	3.004	12	15	4.389	1.385	277	—
Maciá	3.081	4.401	41	90	7.613	3.212	642	1.000
Echagüe	818	2.536	3	3	3.360	824	165	—
Mansilla	3.013	6 646	83	477	10.219	3.573	715	1.000
Rosario Tala	809	4.950	82	192	6.033	1.083	217	—
Ramírez	3.871	4.549	17	69	8.506	3.957	791	1.000
Aranguren	5.554	7.476	26	299	13.355	5.879	1.176	1.000
Hernández	3.567	5.929	17	67	9.580	3.651	730	1.000
Betbeder	169	1.005	1	8	1.183	178	36	—
Nogoyá	1.717	9.866	122	294	11.999	2.133	427	—
20 de Septiembre	907	1 002	—	52	1.961	959	192	—
Lucas González	7.633	8.653	20	53	16.359	7.706	1 541	2.000
Febre	567	2.276	—	19	2.862	586	117	—
Antelo	34	77	—	—	111	34	7	—
Victoria	1.152	1.072	20	54	2.298	1.226	245	—
Gilbert	3.769	2.458	52	144	6.423	3.965	793	1.000
Escriñia	1.701	1.009	20	20	2.750	1.741	348	—
Urdinarrain	9 262	5.784	104	214	15.364	9.580	1.916	2.000
Pastor Britos	1.284	1.045	8	42	2.379	1.334	267	—

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
F. M. Parera	1.797	1.515	8	29	3.349	1.834	367	—
Almada	3.426	3.281	2	242	6.951	3.670	734	1.000
Palavecino	1.381	1.165	2	—	2.548	1.383	277	—
Gualeguaychú	785	373	184	7	1.349	996	195	—
Irasusta	3.284	3.483	42	244	7.053	3.570	714	1.000
Larroque	3.644	7.363	133	466	11.606	4.243	849	1.000
Cuchilla Redonda	385	729	7	—	1.121	392	78	—
E. Carbó	167	586	5	27	785	199	40	—
Ibicuy	12	8	—	—	20	12	2	—
Villaguay	3.477	4.775	41	146	8.439	3.664	733	1.000
Domínguez	6.436	2.822	132	553	9.943	7.121	1.424	1.000
Clara	6.340	3.775	304	497	10.916	7.141	1.428	1.000
Jubileo	2.761	3.004	138	174	6.077	3.073	615	1.000
Sauce de Luna	9	6	—	—	15	9	2	—
Concordia	65	18	130	73	286	268	54	—
Yeruá	670	676	16	57	1.419	743	149	—
Federal	84	442	14	5	545	103	21	—
Gral. Campos	3.910	2.488	153	376	6.927	4.439	888	1.000
San Salvador	6.266	3.559	326	411	10.562	7.003	1.401	1.000
Arroyo Barú	1.383	1.461	11	49	2.904	1.443	289	—
La Clarita	3.481	2.647	34	153	6.315	3.668	734	1.000
Elisa	1.001	2.061	16	-16	3.094	1.033	207	—
Gualeguay	2.382	6.968	206	629	10.185	3.217	643	1.000
Puerto Ruiz	—	260	5	—	265	5	1	—
Calcerón	278	249	—	19	546	297	59	—
Lazo	1.438	4.840	14	421	6.713	1.873	375	—
Galarza	5.776	11.265	47	258	17.346	6.081	1.216	1.000
Las Colas	—	18	—	—	18	—	—	—
Camps	2.520	2.056	—	16	4.592	2.536	507	1.000
Stropel	767	1.729	—	—	2.496	767	153	—
Puíggari	1 066	521	—	—	1.587	1.066	213	—
Alcaraz	154	186	—	1	341	153	31	—
Bovril	112	327	—	—	439	112	22	—

FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

G. Udaondo	1	3	2	304	310	307	61	—
A. Echeverry	8	19	7	52	86	67	13	—
Gral. Obligado	—	—	6	36	42	42	8	—
Samborombón	—	—	—	52	52	52	10	—
Loma Verde	19	14	32	270	335	321	64	—
Goyeneche	—	15	—	56	71	56	11	—
Los Eucaliptus	—	—	2	226	228	228	46	—

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Polvoredas	1.036	274	483	3.012	4 805	4.531	906	1.000
Desvío Atucha	448	421	116	2.252	3.237	2.816	563	1.000
Desvío Toledo	12.232	1.207	399	3.423	17.261	16.054	3.211	3.000
J. R. Sojo	56	15	25	111	207	192	38	—
Saladillo (N)	1.369	413	246	1.420	3.448	3.035	607	1.000
S. Reynoso	128	304	212	1.080	1.724	1.420	284	—
L. Monteverde	1.795	163	396	2.610	4.964	4.801	960	1.000
C. Beguerie	156	349	106	2.662	3.273	2.924	585	1.000
B. Durañona	1.351	44	236	1.909	3.540	3.496	699	1.000
Juan Tronconi	46	184	17	1.064	1.311	1.127	225	—
D. Garbarini	1 011	32	157	1.831	3.031	2.999	600	1.000
Esteban de Luca	1.904	186	895	1.040	4.025	3.839	768	1.000
Inocencio Sosa	899	37	283	1.190	2.409	2.372	474	—
Magnano	2 092	185	691	1.023	3.991	3.806	761	1.000
Villa Sena	4.246	283	1.674	3.068	9.271	8.992	1.798	2.000
Fortín Olavarría	4.148	66	1.677	2.353	8.244	8.178	1.636	2.000
Badano	1.890	224	752	580	3.446	3.222	644	1.000
Roosevelt	4.854	351	1.135	1.130	7.470	7.119	1.424	1.000
Mirapampa	1.243	146	622	160	2.171	2.025	405	—
F. de Victoria	1.227	205	457	895	2.784	2.579	516	1.000
Mulcahy	3.120	39	813	5.212	9.184	9.145	1.829	2.000
9 de Julio	3.010	6	838	3.878	7.732	7.726	1.545	2 000
Amalia	410	—	11	479	900	900	180	—
Galo Llorente	993	34	200	1.044	2.271	2.237	447	—
Ing. de Madrid	102	8	78	156	344	336	67	—
Gob. Arias	1.664	56	468	2.651	4.839	4.783	957	1.000
Mauricio Hirchs	3.679	187	1.470	5.162	10.498	10.311	2.062	2.000
Las Juanitas	356	23	85	491	955	932	186	—
Pedro Gamen	239	2	44	327	612	610	122	—
Gneco	236	14	86	327	663	649	130	—
F. A. Berra	7	15	10	433	465	450	90	—

FERROCARRIL MIDLAND

Libertad	—	—	—	10	10	10	2	—
Elías Romero	–	11	—	6	17	6	1	—
Enrique Fynn	54	71	13	18	156	85	17	—
Plomer	—	10	3	24	37	27	5	—
Cnel. M. Freyre	1.107	81	899	615	2.702	2.621	524	1.000
Cassey	3.109	328	2.036	1.198	6 671	6.343	1.269	1.000
Casbas	5.218	154	2.511	2.274	10.157	10.003	2.001	2 000
San Fermín	1.976	37	698	1.538	4.249	4.212	842	1.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Saturno	2.209	103	541	702	3.555	3.452	690	1.000
Andant	422	6	1.262	2.727	4.417	4.411	882	1.000
Rolito	1.754	25	105	146	2.030	2 005	401	—
J. B. Cilley	62	—	—	—	62	62	12	—
Ing. Williams	7	22	12	21	62	40	8	—
Almeyra	216	741	20	1.274	2.251	1.510	302	—
Baudrix	538	18	142	1.754	2.452	2.434	487	—
Araujo	1.140	88	227	2.402	3.857	3.769	754	1.000
San Sebastián	619	473	51	1.377	2.520	2.047	409	—
La Rica	316	12	27	1.289	1.644	1.632	326	—
Indacochea	1.611	24	64	4.822	6.521	6.497	1.299	1.000
Emita	549	15	133	1.234	1.931	1.916	383	—
Morea	1.836	69	490	3.369	5.764	5.695	1.139	1.000
Dudignac	2.448	36	642	3.699	6.825	6.789	1.358	1.000
Santos Unzué	1.640	134	243	2.505	4.522	4 388	878	1.000
Corbet	294	20	43	682	1.039	1.019	204	—
O. de Rozas	236	115	87	2.435	2.873	2.758	552	1.000
Ordoqui	1.398	32	427	1.663	3.520	3.488	698	1.000
Hortensia	1.580	25	5.856	3.953	11.414	11.389	2.278	2.000
Herrera Vegas	2.632	323	1.532	5.662	10.149	9.826	1.965	2 000
Henderson	6.831	404	6.557	7.509	21.301	20.897	4.179	4.000
Coraceros	2.035	57	2.115	754	4.961	4.904	981	1.000
María Lucila	2.815	157	1.603	3.325	7.900	7.743	1.549	2.000
Enrique Lavalle	2.942	58	2.053	852	5.905	5.847	1.179	1.000

FERROCARRIL CENTRAL DE BUENOS AIRES

Pereyra	—	—	—	270	270	270	54	—
Torres	1 005	669	66	444	2.184	1.515	303	—
Caseros	—	—	—	1	1	1	—	—
General Sarmiento	—	15	—	9	24	9	2	—
Altimpergher	25	19	—	—	44	25	5	—
Piñero	4	2	—	—	6	4	1	—
Kilómetro 108	50	10	—	155	215	205	41	—
Roosevelt	—	11	1	2	14	3	1	—
Toro	—	8	4	6	18	10	2	—
Manzone	—	1	—	9	10	9	2	—
Pilar	69	105	100	93	367	262	52	—
Santa Coloma	—	—	4	2	6	6	1	—
Pavón	416	792	58	519	1.785	993	198	—
Capilla	274	895	109	688	1.966	1.071	214	—
Etchegoyen	2	8	19	—	29	21	4	—

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Escalada	57	177	30	2.472	2.736	2.559	512	1.000
Zárate	4	3	23	257	287	284	57	—
Ruiz	903	1.105	108	1.116	3.232	2.127	425	—
Cucullú	184	120	41	302	647	527	105	—
Giles	4.353	3.798	273	6.688	15.112	11.314	2.263	2.000
Heavy	154	573	7	304	1.038	465	93	—
C. de Areco	810	2 973	141	4.154	8.078	5.105	1.021	1.000
Tatay	23	76	15	26	140	64	13	—
Kenny	44	403	66	232	745	342	64	—
Kilómetro 187	6	79	—	2.843	2.928	2.849	570	1.000
Gahan	262	1.184	116	9.258	10.820	9.636	1.927	2.000
Salto	704	2.848	352	8.711	12.615	9.767	1.953	2.000
Parada Las Saladas	—	—	—	376	376	376	75	—
Hunter	209	1.628	148	12.623	14.608	12.980	2.596	3.000
Guido Spano	274	593	88	8.262	9.217	8.624	1.725	2 000
Rojas	652	1.640	306	10.038	12 636	10.996	2.199	2.00
4 de Noviembre	293	407	96	7.216	8.012	7.605	1.521	2.000
La Beba	2.236	1.136	134	7.900	11.406	10.270	2.054	2.000
La Trinidad	725	310	46	1.612	2.693	2.383	477	—
Sarasa	370	373	15	3.524	4.282	3.909	782	1.000
Merceditas	599	638	25	8.589	9 851	9.213	1.843	2.000
Kilómetro 304	923	112	—	6.195	7.230	7.118	1.423	1.000
Kilómetro 315	41	—	—	182	223	223	45	—
4 de Febrero	83	27	3	718	831	804	161	—

FERROCARRIL CENTRAL NORTE ARGENTINO

Arroyo Guiar	34	1.671	4	226	1.935	264	53	—
Laguna Paiva	39	1.874	25	312	2.250	376	75	—
Manucho	371	1.112	2	189	1.674	562	112	—
Monte Vera	580	895	8	213	1.696	801	160	—
Casablanca	7.877	2.390	6	2	10.275	7.885	1.577	2.000
Eusebia	7.513	2.470	28	23	10.034	7.564	1.513	2.000
Galisteo	865	1.536	5	76	2.482	946	189	—
Cululú	612	2.394	1	138	3.145	751	150	—
Ing. Boasi	704	1.955	8	105	2.772	817	163	—
Progreso	166	272	3	22	463	191	38	—
Tostado	27	176	16	901	1 120	944	189	—
Esteban Rams	—	1	—	1	2	1	—	—
Huanqueros	93	780	—	42	915	135	27	—
Independencia	—	8	—	6	14	6	1	—
La Cabral	9	367	—	34	410	43	9	—

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Las Avispas	—	3	—	2	5	2	—	—
Lucila	81	878	—	1	960	82	16	—
María Eugenia	33	951	—	26	1.010	59	12	—
Ñaducita	26	924	—	8	958	34	7	—
Petronila	48	1.096	1	1	1.146	50	10	—
Portalis	33	227	1	469	730	503	101	—
San Cristobal	—	13	7	33	53	40	8	—
Villa Saralegui	32	1.540	1	8	1.581	41	8	—
Santarce	—	565	—	5	570	5	1	—
Campo Garay	3	1	—	1	5	4	1	—
Cabaña El Cisne	421	232	1	—	654	422	84	—
Aromos	11	600	8	131	750	150	30	—
Cayastacito	35	1.300	7	215	1.557	257	51	—
Naré	43	855	1	203	1.102	247	49	—
San Justo	25	2.766	9	423	3.223	457	91	—
Alta Córdoba	25	1	211	2.905	3.142	3.141	628	1.000
Argüello	—	—	—	125	125	125	25	—
Rodríguez del Busto	—	—	—	23	23	23	5	—
Cruz del Eje N.	31	—	13	411	455	455	91	—
Cruz del Eje S.	11	—	—	64	75	75	15	—
Los Sauces	1	—	12	20	33	33	7	—
Paso Viejo	29	—	—	159	188	188	38	—
Serrezuela	100	—	4	128	232	232	46	—
Soto	72	2	7	957	1.038	1.036	207	—
Tuclame	21	—	3	393	417	417	83	—
Huascha	—	—	—	23	23	23	5	—
Alt. de Chipion	15.572	3 066	14	328	18.980	15.914	3.183	3 000
Cotagaita	1.922	1.000	19	16	2.957	1.957	391	—
La Paquita	6.144	1 550	2	23	7.719	6.167	1.234	1.000
Seeber	3.517	1.216	10	6	4.749	3.533	717	1.000
J. Cortés	875	157	1	6	1.039	882	176	—
Marull	13.705	832	10	95	14.642	13.810	2.762	3.000
Balneario	19.185	991	11	7	20.194	19.203	3.841	4.000
Charbonier	—	—	1	5	6	6	1	—

FERROCARRIL RURAL A RAFAELA

Rafaela Oeste	10	—	1	6	17	17	3	—
Presidente Roca	2.209	724	5	18	2.956	2.232	446	—
Desvío Zanetti	24	—	—	—	24	24	5	—
Castellanos	5 639	1.887	4	68	7.598	5.711	1.142	1.000
Vila	2.088	682	2	6	2.778	2.096	419	—
Cnel. Fraga	3.856	558	61	15	4 490	3.932	786	1.000

(Continuación)

ESTACIONES	Trigo	Lino	Avena y otros	Maíz	Promedio total incluyendo lino	Promedio total sin lino	Quinta parte del promedio sin lino	Capacidad del elevador correspondiente
Bauert y Sigel	2.935	350	—	5	3.290	2.940	588	1.000
Ramona	2.888	735	17	15	3.655	2.920	484	—
Marini	2 358	572	7	31	2.968	2.396	479	—

FERROCARRIL NORESTE ARGENTINO

Chajarí	26	3.175	102	3.799	7.102	3.927	785	1.000
Santa Ana	190	269	16	1.388	1.863	1.594	319	—
Federación	22	787	2	2.033	2 844	2 057	411	—
Concordia	357	1.381	293	511	2.542	1.161	232	—
Calabasilla	13	262	14	10	299	37	7	—
Pedermar	1 499	684	91	194	2.469	1.785	357	—
Isthilar	—	83	6	382	471	388	78	—
Ubajay	2 585	974	118	192	3.869	2.895	579	1.000
Berduc	158	176	4	40	378	202	40	—
San Jorge	321	593	38	8	960	367	73	—
Liebig	2	13	2	10	27	14	3	—
Villa San José	13	399	—	17	429	30	6	—
Arroyo Urquiza	107	21	2	4	134	113	23	—
C. del Uruguay	798	11	48	67	924	913	183	—

NOTA. — En avena y otros, comprende avena, cebada, centeno y alpiste excluído el año 1927 que es avena solamente.

ELEVADORES DE CAMPAÑA

ACTUALMENTE CONSTRUIDOS

ESTACION	F. C.	NOMBRE DEL PROPIETARIO	NOMBRE DE LA EMPRESA QUE LO ADMINISTRA	Número	Material en que está hecha la construcción	CAPACIDAD Silos para granos — Toneladas	CAPACIDAD Depósito para maíz en espiga — Toneladas	Movimiento habido durante el año 1927 — Toneladas	OBSERVACIONES
Llambi Campbell	S. F.	José Botto	José Botto	1	Madera y hierro galvanizado	1.500	—	—	—
Arteaga	C. A.	ídem	ídem	1	ídem	2.500	—	—	Paralizado
Zavalla	„	ídem	ídem	1	ídem	2.500	—	—	—
Bombal	R. P. B.	Northern Elevator Co. Ltd.	Northern Elevator Co. Ltd.	1	Madera con techos y forros hierro galvanizado	2.400	1.330	11.240	—
Chovet	„	ídem	ídem	1	ídem	1.500	660	10.600	—
María Teresa	„	ídem	ídem	1	ídem	1.500	660	13.000	—
Mugueta (antes Barlett)	„	ídem	ídem	1	ídem	1.500	660	9.100	—
Los Quirquinchos	C. A.	ídem	ídem	1	ídem	2.600	1.440	19.600	—
La California	„	ídem	ídem	1	ídem	1.500	660	—	Construído en 1928
Casilda	„	S. A. Molinos Fénix	S. A. Molinos Fénix	1	Hormigón armado y mampostería ladrillos	4.500	—	18 a 20.000	Destinado al servicio del Molino de la Empresa
San Urbano	„	ídem	ídem	1	Mampostería ladrillos y madera	1.600	—	18 000	ídem
San Urbano	„	ídem	ídem	1	Hierro y mampostería ladrillos	5.000	—	—	ídem (en construcción)
Venado Tuerto	„	ídem	ídem	1	ídem	3.500	—	—	ídem (construído en 1928)
Villa María	„	ídem	ídem	1	Mampostería ladrillos armado	5.000	—	20.000	Destinado al servicio del molino de la Empresa
Río Cuarto	„	ídem	ídem	1	ídem	5.000	—	18.000	ídem
Villa Mercedes	P.	ídem	ídem	1	Hormigón armado	5.000	—	20.000	ídem
Pico	O.	ídem	ídem	1	ídem	5.000	—	18.000	ídem
Cañada Verde	P.	ídem	ídem	1	Mampostería y hierro	5.000	—	—	ídem (en construcción)
Córdoba		S. A. de Molinos Harineros y Elevadores de Granos.	S. A. de Molinos Harineros y Elevadores de Granos.	1	—	3.000	—	—	Destinado al servicio del molino de la Empresa
Tres Arroyos	S.	ídem	ídem	1	—	8.000	—	—	ídem
San Francisco	C. A.	ídem	ídem	1	—	758	—	—	ídem
Nogoyá	E. R.	ídem	ídem	1	—	11.500	—	—	ídem
Necochea	S.	ídem	ídem	1	—	3.000	—	—	ídem
Olavarría	„	ídem	ídem	1	—	5.500	—	—	ídem
Riachuelo	„	ídem	ídem	1	—	—	—	—	ídem
Pehuajó	O.	Vattuone y Bosso Hermanos	Vattuone y Bosso Hermanos	1	—	2.760	—	—	ídem (paralizado)
Bolívar	S.	Bunge y Born Ltda.	—	1	—	—	—	—	No se han conseguido informaciones
Santa Fe	„	Lupotti, Franchini Ltda.	Lupotti, Franchini Ltda.	1	Mampostería	5.000	—	25.000	—
			Total	28	Total	96.618			

ELEVADORES TERMINALES

PUERTO	NOMBRE DEL PROPIETARIO	NOMBRE DE LA EMPRESA QUE LO ADMINISTRA	Material de que está hecha la construcción	Carácter en que funciona	Capacidad de los silos — Toneladas	Capacidad horaria: Recepción — Tons. por hora	Capacidad horaria: Expedición — Tons. por hora	Movimiento medio anual — Toneladas	Movimiento habido en 1927 — Toneladas	OBSERVACIONES
Actualmente construídos										
De la Capital. Dique 1	Soc. An. Buenos Aires Elevator Co. Ltd.	Soc. An. Buenos Aires Elevator Co. Ltd.	Hormigón armado	No ha sido posible determinarlo. Prácticamente todos funcionan con carácter privado.	17.500	250	700	300.000	300.000	—
„ „ „ 2	Bunge y Born Ltd.	Bunge y Born Ltda.	íd.		2.900	125	125	120.000	128.756	El elevador se llama 'Antwerpia"
„ „ „ 2	Compañía Nacional de Graneros Modelos	Compañía Nacional de Graneros Modelos	Mampostería		7 000	120	250	80.000	—	—
„ „ „ 2	De Lorenzi y Firpo	De Lorenzi y Firpo	Hormigón armado		12.000	200 a 250	220 a 250	40 a 60.000	39.500	Se llama "Elevador Rosarino y Embarcadero"
„ „ „ 2	F. C. C. A.	F. C. C. A.	Esqueleto de acero revestido de concreto		28.000	900	1.700	450.000	459.746	—
„ „ „ 3	Compañía Continental de Exportación, Sociedad Anónima	Compañía Continental de Exportación, Sociedad Anónima	Madera y zinc		2 000	150	150	70.000	80.000	No funciona debido al incendio habido en marzo último.
„ „ „ 3	S. A. de Molinos Harineros y Elevadores de Granos	S. A. de Molinos Harineros y Elevadores de Granos	Mampostería y hormigón armado		50.000	—	—	—	565.900	—
„ „ „ 3	Spencer Kellog & Sons of South America	Spencer Kellog & Sons of South America	Hierro galvanizado y madera		200	35	35	—	—	—
Dock Sur — 2ª Sección	Compañía Arg. de Warrants y Depósitos	Compañía Arg. de Warrants y Depósitos	Hormigón armado		20.000	300	1.000	—	150.000	—
TOTAL ZONA BUENOS AIRES	—	—	—		139.600	—	—	—	—	
La Plata — Río Santiago	Compañía Nacional de Graneros Modelos	Compañía Nacional de Graneros Modelos	Hormigón armado		9.350	180	250	100.000	180.000	Ex Pampa Grain Co.
Rosario	Embarcadero Escocés	—	—		—	—	—	—	--	Existe un elevador con silos, pero no trabaja sino como embarcadero.
„ Sección Barrancas	F. C. C. A.	Luis Dreyfus y Cía. Ltda.	Hierro y zinc		6.000	180	300	144.000	134·658	El elevador se llama "Galpón Colorado"
„ „ „	íd.	Procter, Garratt, Marston Ltda.	íd.		2.200	150	270	150.000	244.101	Se llama "Elevador Galpón Nº 26"
„ „ Centro	Graneros Nacionales, Sociedad Anónima	Graneros Nacionales, Sociedad Anónima	Hormigón armado, hierro, etc.		7.000	200	300	100.000	66.000	Se llama "Elevador Galpón 16 y 18"
„ Muelles de exportación (Km. 2850)	Sociedad Anónima Puerto del Rosario	Compañía Arg. de Warrants y Depósitos	Hormigón armado		23.400	500	800	240.000	526.318	—
TOTAL ZONA ROSARIO	—	—	—		38.600	—	—	—	—	
San Martín	Luis Dreyfus y Cía. Ltda.	—	—		4.500	—	—	—	—	No ha funcionado durante los últimos años.
Villa Constitución	F. C. C. A.	—	—		18.000	—	—	—	—	Está fuera de uso.
Santa Fe — Dique 2	José Marconetti e hijos	José Marconetti e hijos	Mampostería		5.000	45	20	70.000	65.000	—
Ingeniero White	F. C. S.	F. C. S.	—		80.000	—	—	—	—	En construcción.
„ „	íd.	íd.	Hierro y hormigón armado		18.000	3.000	3.000	622.000	842.295	—
„ „	Weil Hnos. y Cía. (S. A. Exp. de Cereales)	Weil Hnos. y Cía. (S. A. Exp. de Cereales)	Hierro y zinc		850	120	200	—	—	—
Galván	F. C. B. B. N. O.	F. C. S.	Hormigón armado y mampostería		10.220	180	180	81.682	215.438	—
„	íd.	íd.	íd.		8.000	700	700	161.793	423.136	—
TOTAL ZONA BAHIA BLANCA	—	—	—		117.070	—	—	—	—	
TOTAL GENERAL CONSTRUÍDO	—	—	—		332.120	—	—	—	—	
Concesiones acordadas (pero aun no construídas)										
Puerto Nuevo de la Capital — Dársena 4	Soc. An. Comercial de Exportación e Importación Luis Dreyfus y Cía. Ltda.	—	—		—	—	—	—	—	Según informaciones de los concesionarios no se ha determinado aún la capacidad y características de estos elevadores.
„ „ „ „ „ „ „	Luis de Ridder Ltda. S. A. C.	—	—		—	—	—	—	—	
„ „ „ „ „ „ „	Bunge y Born Ltd.	—	—		—	—	—	—	—	

ANTECEDENTES PARLAMENTARIOS

SOBRE

CONSTRUCCIÓN DE ELEVADORES EN LA ARGENTINA

I

Reseña de los antecedentes y discusión parlamentaria

II

Proyectos, despachos de Comisiones y leyes

Ley Nº 3451

Su discusión parlamentaria

En la sesión del 11 de agosto de 1896, se pone en discusión en el Senado de la Nación un despacho de la comisión del interior, por el que se autorizaba al P. E. para contratar con el señor Héctor C. Quesada la construcción y explotación de elevadores y depósitos de granos en el Puerto de la Capital. El senador Yofre pidió postergación para estudiar detenidamente el despacho y mientras tanto la comisión del Senado requirió la opinión de los ministros del Interior y de Hacienda respecto a la conveniencia de la concesión. (En aquella época todavía no se había creado el Ministerio de Agricultura y los servicios agronómicos dependían del Ministerio del Interior).

El senador Enrique Carbó sostuvo el despacho de la comisión, no obstante que el señor ministro de Hacienda sostuvo que las concesiones de los terrenos del Puerto debían sujetarse a una ley general, en beneficio de los intereses públicos, objetando algunos puntos de la concesión.

Fundó extensamente su oposición al despacho el senador Yofre, refiriéndose a los antecedentes legislativos, según los cuales el Puerto de la Capital y sus obras complementarias no debían ser entregados a la construcción y explotación de la industria privada y que éllas debían ser hechas por el Estado, citando la ley de 1882, que establece que el Estado se reservaría los terrenos que juzgase necesarios para hacer más tarde las obras complementarias que el desenvolvimiento del Puerto exigiese, y recordando el decreto del P. E. de diciembre de 1895, según el cual se reservaban todos los terrenos fiscales del Puerto hasta que el Gobierno resuelva sobre la aplicación a darles. Y fué por ese decreto que se presentó la solicitud del señor Quesada.

Agregaba el senador Yofre que el señor Quesada había solicitado la concesión en nombre de un tercero, criticando ese procedimiento, y terminó presentando en sustitución del despacho de la comisión, con los senadores F. C. Figueroa y Lorenzo Anadón, un proyecto de ley autorizando al P. E. para invertir hasta 400.000 pesos oro en la construcción, por licitación pública, de depósitos de exportación de productos del país en el Puerto de la Capital.

Interviene luego en el debate el ministro de Hacienda, doctor Romero, expresando la opinión del P. E. en el sentido de dar una ley general a la cual pudiera ampararse todos.

El senador doctor Carlos Pellegrini sostiene en un extenso discurso su opinión contraria al proyecto del senador Yofre, diciendo que la función del elevador no puede ser ejercida por el Estado, sino que es estrictamente una industria privada y que por lo tanto el Estado debe ceder a ella una colocación en el Puerto. Termina el senador Pellegrini diciendo que ''entre el bien inmediato y el bien lejano, se queda con el primero, porque se entregue a la iniciativa particular y se respete la prelación que tiene ese proyecto, que ha venido primero a la consideración del Congreso''.

El senador General Bartolomé Mitre, en vista de la discusión habida, pide que el asunto vuelva a comisión, por advertir la falta de preparación y de informes con que se ha procedido a formular el proyecto. Se levanta la sesión sin votar la vuelta a comisión.

En la sesión siguiente (10 septiembre 1896), antes de reanudar la discusión, el senador Mitre presenta un proyecto de ley, de ocho artículos, autorizando al P. E. para contratar con empresas particulares, por licitación pública, la construcción y explotación de elevadores de granos en los puertos de la República y para conceder en arrendamiento los terrenos fiscales necesarios al efecto por un término, que no determina, renovable cada cinco años. Establece también este nuevo proyecto que las tarifas las fijarían de común acuerdo entre el P. E. y los concesionarios; que las empresas podrían ocupar el área absolutamente necesaria para las vías de su exclusivo servicio y fijaba una garantía de 25.000 pesos m/n a cada concesionario.

Después de un debate, vuelve el asunto a comisión, con los dos proyectos presentados.

La Comisión del Interior, del Senado, produjo un nuevo despacho, autorizando al P. E. para contratar con el señor Quesada, la construcción y explotación de elevadores de granos, arrendándole por 50 ctvs. oro el metro cuadrado, una franja de 130 metros de frente en el costado este del dique 2, por 30 m. de fondo, bajo las condiciones estipuladas más o menos en el proyecto del senador Mitre. Y agregaba al final un artículo estableciendo que queda facultado el P. E. para acordar autorizaciones análogas a los que así lo soliciten.

Este despacho fué considerado por el Senado en la sesión del 15 de septiembre de 1896, motivando un extenso debate en el que el señor Ministro de Hacienda expresaba su opinión contraria a otorgar la concesión a una persona determinada, diciendo que "lo lógico, razonable y justo es "que se dicte una ley general que habilite al P. E. para que haga estas "concesiones de la mejor manera y forma que sea posible. El P. E., si "esa ley se diera, tendría por base para la licitación, no el interés fiscal "que podría haber, sino el interés general de la agricultura".

La discusión prosiguió en la sesión del 17 del mismo mes y año, votándose en general, no el despacho de la comisión, sino el del senador Mitre, que se aprobó en general.

Se aprobó en seguida el artículo 1º del proyecto Mitre, autorizando al P. E. para contratar con empresas particulares la construcción y explotación de elevadores de granos en los puertos de la República, y se rechazó el tercer artículo, que establecía la licitación pública.

Al final, el senador F. L. García propuso se agregara un artículo estableciendo que "los actuales arrendatarios en el puerto de la Capital, "que hubieran construído graneros en virtud de autorización del P. E., "manifestarán, dentro del plazo de tres meses, si se acogen a los benefi"cios de esta ley, en cuyo caso el P. E. otorgará la concesión para la "construcción de elevadores, en los términos de los artículos 3º y 5º de "esta ley". Este artículo propuesto originó un debate y empatada dos veces la votación, desempató por la negativa el Presidente del Senado, Tte. Gral. Julio A. Roca.

Discusión en Diputados y sanción. — La comisión de la Cámara de Diputados aconsejó la sanción del despacho del Senado.

Durante la discusión se hizo un debate acerca del arrendamiento y principalmente sobre que la concesión debiera ser por 20, 40, 60 u 80 años. Se pidió que el asunto volviera a comisión para que ésta considerara las observaciones que se formulaban en el recinto, y siendo rechazada esa moción, momentos más tarde la Cámara pasó a cuarto intermedio.

En la sesión siguiente, 16 de diciembre de 1896, fué sancionado el proyecto, quedando convertido en la ley Nº 3451.

Ley Nº 3908

(PROYECTO DEL DIPUTADO LLOBET)

En la sesión del 23 de agosto de 1899, el diputado nacional doctor José Ignacio Llobet, presentó dos proyectos de ley: uno relativo a otorgar concesiones por 40 años para la construcción y explotación de elevadores de granos en estaciones de ferrocarriles y puertos de la República, y el otro dedicando el 40 % del capital del Banco de la Nación Argentina (20 millones) para préstamos a la Agricultura y Ganadería.

Proyecto Elevadores. — Por el primer proyecto se proveía la dotación de elevadores de granos, con el 6 % de garantía — que se extinguiría el 31 de diciembre de 1905, — sobre un capital que en cada caso no podría exceder de $ 300.000 o/s y se fijaba en $ 100.000 o/s la suma anual que para esa garantía podría invertir el P. E. Las empresas concesionarias se obligaban a aplicar las tarifas que aprobara el P. E. y podían expedir warrants con sujeción a la ley de la materia, debiendo depositar en garantía de sus obligaciones la suma de $ 25.000 m/n.

Proyecto Crédito Agrícola. — Por el otro proyecto se proveía al crédito agrícola mediante la emisión de warrants, como lo expresa claramente el autor al exponer las razones por las cuales la ley de warrants desnaturalizaba ese documento, puesto que se le atribuía un carácter exclusivamente fiscal y el autor de este proyecto lo conceptuaba un instrumento de crédito como cualquiera de los utilizados en el comercio.

Criticaba el doctor Llobet la ley 3451, en cuanto autorizaba las concesiones solamente en el puerto de la Capital y establecía 20 años como término de las mismas.

Discusión en Diputados. — El diputado Almada, al sostener el despacho de la Comisión, se refirió a los artículos 2º y 4º de la Ley 3451 (de Elevadores en el Puerto Madero), relativos a los arrendamientos que cobraba el P. E. por la tierra fiscal ocupada y a las tarifas, cláusulas que según dicho diputado dificultaban en la práctica la implantación de los elevadores.

Al discutirse el Art. 2º del despacho, el diputado Seguí propuso una modificación, que fué aprobada, estableciendo la ocupación gratuita, durante cinco años, de los terrenos fiscales necesarios para la instalación, en favor de las empresas que se acogieran a la ley dentro de los dos años de su promulgación.

El diputado Loureyro propuso luego un artículo, que no fué aceptado, estableciendo que las tarifas debían ser fijadas de acuerdo con el P. E. Se definió en contra de esa proposición el diputado Llobet, argumentando que habiéndose suprimido del proyecto la garantía de 6 % en favor de los concesionarios, le parecía que no subsistía ninguna razón que fundase la intervención del P. E. en la fijación de tarifas; y el diputado Lartigau agregó que no era necesaria esa nueva cláusula porque si las tarifas eran elevadas, nadie iría a depositar el cereal.

Finalmente, se propuso y aceptó un artículo haciendo extensivos los beneficios de esta ley a los elevadores que se establecieran en las condiciones de la misma en terrenos particulares.

Discusión en el Senado. — El despacho de la Comisión del Senado introducía las siguientes modificaciones: declaraba de utilidad pública, para expropiar, los terrenos particulares que fueran preferidos por las empresas para la instalación de elevadores, suprimiendo la franquicia votada por la Cámara de Diputados para los elevadores instalados en terrenos particulares; dejaba al P. E. la fijación del arrendamiento anual de los terrenos fiscales, en vez de establecerlo taxativamente, proposición que no fué aceptada; eximía los impuestos, fueran locales, nacionales o provinciales, hasta el año 1910, y acordaba la libre introducción de maquinaria y materiales de construcción.

En la discusión, el senador Uriburu propuso que el arrendamiento anual lo fijara el P. E. "al formalizar el contrato", aprobándose previo breve debate.

Revisión en Diputados. — Se aceptaron las modificaciones del Senado, con excepción de las introducidas a los artículos 3º, 6º y 10 del despacho de Diputados. El 3º fijaba el arrendamiento, el 6º se refiere a la ocupación gratuita del área absolutamente necesaria para vías y desvíos en los elevadores, y el 10 a las franquicias para los elevadores construídos en propiedad particular.

Revisión en el Senado. — El Senado no insistió en el artículo relativo a que el arrendamiento lo fijara el P. E. e insistió en la supresión de los artículos 6º y 10 sancionados por Diputados.

Sanción de la ley. — Diputados volvió a insistir en su sanción anterior, y el proyecto quedó convertido en ley, bajo el Nº 3908, el 9 de enero de 1900.

Depósitos y elevadores de cereales

(PROYECTO DEL DIPUTADO NACIONAL GARCÍA GONZÁLEZ)

En la sesión del 26 de septiembre de 1913, el Diputado Nacional, J. García González, presentó un proyecto de ley de 33 artículos, para licitar la construcción y explotación de elevadores de granos, o solamente la construcción, no indicando, para este último caso, quién y cómo se haría la explotación.

Por este proyecto se autoriza al P. E. para hacer el llamado a licitación para la construcción y explotación, o solamente la construcción de depósitos y elevadores de cereales, en la Capital Federal, Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos y La Pampa, no pudiendo otorgarse concesiones a distancias menores de 15 kilómetros, de donde las hubiera otorgado (Art. 16), aunque podrá el P. E. construir y explotar por su cuenta, si lo creyese conveniente para los intereses públicos, a menor distancia que la indicada. El artículo 5º declara de utilidad pública y materia de expropiación forzosa toda propiedad en la cual deba hacerse la instalación licitada y el terreno necesario para la colocación del ramal ferroviario y sus servicios (Art. 8º); y autoriza al P. E. para arrendar terrenos fiscales por el precio y condiciones que determine, sujetos a la aprobación del Honorable Congreso.

Las tarifas serán ofrecidas por los proponentes al presentarse a la licitación (Art. 10), comprometiéndose a determinar una escala bajo la especificación de operaciones que determine el P. E. respecto a tiempo y condiciones en que el proponente admitirá la intervención del Poder Ejecutivo en la reducción de tarifas.

El concesionario se obliga o otorgar warrants y se le declara incapacitado civil y comercialmente para operar sobre cereales en otro orden de operaciones que no sean las autorizadas por el mismo proyecto, en cuanto se refiere a las funciones de depósito y elevador, bajo penas que se establecen.

Los proponentes debían indicar, conforme a las bases, el tiempo por el que pidiesen la explotación, y al expirar ésta el Estado se subrogaría a la firma en todos sus derechos, tomando inmediatamente posesión de todas las instalaciones y accesorios, sin indemnización alguna o con la indemnización del 50 %, a opción del P. E., según el término de la propuesta.

Este proyecto, ampliamente fundado, pasó a la comisión de agricultura de la Cámara de Diputados, sin haber tenido despacho de comisión.

Elevadores, graneros y secadores de granos

(PROYECTO DEL EX MINISTRO CALDERON)

El P. E. envió al H. Congreso, con mensaje de 18 de septiembre de 1915, un proyecto de ley del entonces Ministro de Agricultura, doctor Horacio Calderón, autorizando al P. E. para contratar en licitación pública la construcción de elevadores, graneros y secadores de gra-

nos, regionales y terminales, en las estaciones de ferrocarril y puertos que considere necesarios, votándose al efecto 50.000.000 de pesos, en títulos de deuda pública, al 5 % de interés y 1 % de amortización anual.

Discusión en el Senado y sanción. — El proyecto tuvo pronto despacho en el Senado, introduciéndose modificaciones en lo relativo al servicio de los títulos y destinando el excedente del producido líquido para aumentar el número de elevadores; y fué tratado y aprobado en la sesión del Senado del 27 del mismo mes y año citados.

El miembro informante de la comisión fué el senador Virasoro, quien fundó la modificación propuesta.

El señor Ministro de Agricultura, doctor Calderón, hizo una extensa e interesante disertación, comparando detalladamente los gastos del agricultor argentino en la recolección de mil quintales de maíz hasta conducirlo al ferrocarril, lo que importaba un total de $ 2.236, mientras que por el sistema empleado en Estados Unidos, sólo alcanzaba a $ 1.017, explicando cuáles eran las diferencias. He aquí el detalle:

Para 1.000 quintales de maíz argentino:

Peones y recolección	$	1.000
Acarreo de 1.600 bolsas, a $ 0,15	»	240
Desgrane, a $ 0,20	»	200
1.600 bolsas vacías, a $ 0,16	»	256
Mermas	»	100
Recibo de carros, cargar vagón y manipuleo	»	70
Comisión al corredor, 1 %	»	50
Canastos para juntar maíz	»	10
100 bolsas para transportar maíz	»	60
Peón para llevar maíz del rastrojo a la troje	»	100
Utilidad que percibe el acopiador, como término medio, $ 0,15 cada 100 kilos	»	150
Total que da el Ministro	$	2.236
(La suma da $ 2.236).		

Por el sistema empleado en Estados Unidos:

Juntada	$	750
Acarreo de 1.600 bolsas, a 7 cts.	»	112
Desgrane	»	50
Recibo de carros, manipuleo y carga vagón	»	70
Intervención de los elevadores para la venta	»	25
Secar y ventilar una parte	»	10
	$	1.017

A continuación se refiere el Ministro a la ley de warrants, refiriendo la importancia de la función del elevador con relación al crédito agrícola.

Finalmente, detalla el Ministro el costo de explotación de un elevador de 1.000 a 3.000 toneladas, tomando como ejemplo las cifras de tres elevadores regionales construídos en la región maicera de Santa Fe, por el señor José Botto, quien habiendo estudiado en Estados Unidos

el sistema de elevadores, cultivo y recolección de cereales, ha dado el hermoso ejemplo — dice el Ministro, — de traer tres elevadores, con los cuales obtiene una utilidad de 32 %, según el siguiente detalle:

Detalle de los gastos que cada elevador ocasiona:

Un Encargado o Gerente	$	200
Maquinista	„	125
Foguista	„	100
Dos peones, a $ 100 c/u	„	200
Aceite y grasa	„	30
Combustible (se quema el marlo del maíz)	„	50
Seguros y otros gastos	„	50
Total mensual	$	755

Al año $ 9.060 m/n.

"No trabaja el elevador todo el año; solamente de ocho a "nueve meses, pero como cuesta, naturalmente, formar este "personal, no se le puede abandonar durante el tiempo que "queda sin trabajo".

"La tarifa que cobra, que es una tarifa mínima, es la "siguiente: suponiendo que pasaran 15.000 toneladas en el "año, solamente, por cada uno de los elevadores se cobraría:

Por recibir y cargar, a 7 cts. c/100 kg.	$	10.000
Por limpiar el 30 % solamente, a 10 cts.	„	4.500
Por desgranar 5.000 toneladas de maíz, es decir, un tercio de las toneladas que hemos calculado, a 5 cts.	„	2.500
Por depósito a 8 cts por mes, calculando sólo 500 toneladas. (Cobra por depósito el mismo precio que se cobra en Estados Unidos)	„	4.500
Total	$	21.500

(La suma da: $ 21.500.

"De manera que deja un beneficio líquido de $ 12.440".

A continuación se produce un animado debate, en que toman parte el señor Ministro y el Senador del Valle Iberlucea, quien es partidario de que exista la autorización a que se reriere el artículo 1º "como regla general facultando al Poder Ejecutivo para contratar la construcción y explotación".

Finalmente, se vota y aprueba el despacho.

Este asunto no llegó a ser tratado en la Cámara de Diputados. Tuvo despacho de la comisión.

Galpones graneros, con elevadores

(PROYECTO DEL DIPUTADO NACIONAL HERNÁNDEZ)

El 9 de junio de 1920, el diputado nacional Sabá Z. Hernández, presentó un proyecto de ley por el cual el P. E. procedería a construir galpones graneros, con elevador para secar y limpiar cereales en los puertos

o estaciones de ferrocarril, para ser entregados dichos galpones a la cooperativa más importante del lugar, siempre que esas cooperativas tuvieran personería jurídica (Art. 2º) y que entre sus fines persiguiera el fomento agrícola y sirviera de intermediaria para la venta de los productos de sus asociados, debiendo ser éstos (Art. 3º) agricultores propietarios o arrendatarios y no existir entre ellos comerciantes o agentes de comercio. El P. E. gestionaría de las empresas ferroviarias (Art. 4º) el terreno y desvíos necesarios y la adaptación de vagones. Se facultaba al P. E. para reglamentar la ley y se disponía que los gastos se imputaran a la partida correspondiente de la ley del presupuesto de gastos.

Este proyecto pasó a la comisión de legislación agraria.

Almacenes para guardar cereales y elevadores de granos

(PROYECTO DEL DIPUTADO NACIONAL A. M. BAS)

El 15 de junio de 1920, el diputado nacional Arturo M. Bas, acompañado de la firma del diputado Roberto M. Ortiz, presentó un proyecto de 9 artículos, por el cual el P. E. mandaría construir almacenes para guardar cereales y elevadores de granos en todos los centros agrícolas, con preferencia en las proximidades de las estaciones de ferrocarriles, como depósitos emisores de warrants, ya sea par parte del Estado o por los particulares a quienes se les conceda en arrendamiento para que los exploten en los términos de la ley de warrants (Nº 9643).

A los efectos del cumplimiento de esta ley, se abría una cuenta especial denominada "ley de fomento de la producción", a la que se acreditarían todos los valores del derecho de exportación y se autorizaba al P. E. (Art. 4º) a emitir títulos de crédito interno hasta 300 millones de pesos. El Art. 9º declara de utilidad pública urgente la expropiación de los terrenos necesarios para el cumplimiento de la ley.

En los fundamentos del proyecto del diputado Bas, se expresan diversos conceptos de orden económico, dedicando un capítulo especial en lo que se refiere a la financiación de los recursos para su ejecución.

Este proyecto fué reproducido en julio de 1922 y fué despachado por la comisión de la Cámara, figurando el despacho en la orden del día Nº 90, del año 1920.

Proyecto del P. E. de 28 de julio de 1923

Con mensaje de 28 de julio de 1923, el P. E. envió al H. Congreso un proyecto de ley sobre contralor del comercio de los productos de la agricultura. Por ese proyecto se creaba una "Comisión de contralor del comercio de productos agropecuarios", la que entre otras facultades tendría la de establecer los patrones de los productos y envases, la clasificación de granos mediante personal experto debidamente autorizado; y traía un capítulo especial dedicado a "depósitos de granos".

En ese capítulo se obliga a los depósitos, elevadores y tinglados públicos a recibir los productos por riguroso turno de llegada, y a las empresas

de depósitos y elevadores públicos a expedir certificados y warrants en los términos de la Ley 9643.

Por el artículo 33 del proyecto se autoriza al P. E. para construir elevadores de granos o depósitos públicos, emitiendo al efecto hasta pesos 50 millones en títulos, y lo faculta para delegar esa construcción y la explotación en empresas, a las que asegura durante 10 años el 6 % del capital invertido.

Elevadores y depósitos de granos — Concesión Quesada

Despacho de la Comisión del Honorable Senado

(ORIGINARIO DE LA LEY 3451)

Honorable Senado:

Vuestra Comisión del Interior ha estudiado la solicitud del señor Héctor C. Quesada, pidiendo se le conceda construir los elevadores de granos en los galpones de su propiedad en el puerto de la Capital; y, teniendo en cuenta el proyecto de los señores senadores Yofre, Figueroa (F. C.) y Anadón, y el del señor senador Mitre, os aconseja la sanción del adjunto proyecto de ley.

Sala de la Comisión, septiembre 3 de 1896.

Domingo Morón, Enrique Carbó, A. del Pino.

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con el señor Héctor C. Quesada la construcción y explotación de elevadores y depósitos de granos en el puerto de la Capital, bajo las condiciones siguientes:

Art. 2º — El señor Héctor C. Quesada ocupará en el costado oriental del dique número 2, y en la situación indicada en el plano adjunto del Departamento de Obras Públicas, un área de terreno de 130 metros de frente, por 30 metros de fondo, en la que deberá erigir los elevadores y depósitos. Los terrenos que actualmente ocupa el concesionario con sus graneros quedan incorporados a la presente concesión.

Art. 3º — El señor Héctor C. Quesada abonará a la Nación un arrendamiento anual de cincuenta centavos oro sellado por cada metro cuadrado que ocupe con la instalación de sus graneros y elevadores de granos, quedando autorizado el Poder Ejecutivo para variar el valor de este arrendamiento cada cinco años.

Art. 4º — Ocupará asimismo el área necesaria para el establecimiento de las vías de servicio, cuyo desarrollo total no excederá de mil metros lineales, y para cuya situación y construcción deberá sujetarse a lo que disponga la Oficina de movimiento y conservación del puerto, consultando las necesidades del mejor servicio.

Art. 5º — El señor Quesada deberá invertir en las obras mencionadas una suma aproximada a trescientos mil pesos oro sellado. Los planos, presupuestos y especificaciones respectivos, serán presentados a la aprobación

del Poder Ejecutivo dentro de los tres meses de firmado el contrato; los trabajos comenzarán tres meses después y deberán quedar terminados en el plazo de un año.

Art. 6º — Las obras se ejecutarán de conformidad con los planos aprobados y con las indicaciones del Departamento de Obras Públicas, no pudiendo hacerse modificaciones y ampliaciones sin su intervención y la autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 7º — Las tarifas se fijarán de común acuerdo entre el Poder Ejecutivo y el concesionario, tomando como base las que cobran otras empresas de elevadores ya establecidas en la República.

Art. 8º — El Poder Ejecutivo podrá expropiar esta concesión en cualquier tiempo, dando aviso de ello al interesado con seis meses de anticipación y abonando en tal caso, el valor que entonces tengan las construcciones e instalaciones autorizadas, más un 10 % de indemnización.

Art. 9º — El concesionario no goza de exclusividad ni privilegio; pero durante el término de su contrato tendrá iguales derechos a los que se otorguen en adelante a cualquier otro concesionario en caso análogo.

Art. 10. — La presente concesión no podrá ser traspasada en todo o en parte, sin previa autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 11. — Como garantía del cumplimiento de esta concesión, el señor Quesada depositará en el Banco de la Nación Argentina, y en el acto de firmarse el contrato, la suma de $ 25.000 m/n, que le serán devueltos por el Poder Ejecutivo una vez que hubiera realizado obras que excedan de esa suma, quedando después, como garantía, las construcciones e instalaciones hechas.

Art. 12. — El Poder Ejecutivo queda facultado para autorizar la construcción de elevadores y depósitos de granos, en las condiciones de la presente concesión, a todos los que soliciten construirlos en los puertos de la República.

Art. 13. — Comuníquese, etc.

Depósitos de exportación de productos del país

(PROYECTO DEL SENADOR YOFRE)

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de cuatrocientos mil pesos oro sellado en la construcción de depósitos de exportación de productos del país, en el puerto de la Capital, bajo la inspección y vigilancia del Departamento de Obras Públicas de la Nación.

Art. 2º — Estas obras serán construídas por licitación pública, de conformidad a los planos aprobados por el Poder Ejecutivo, bajo la vigilancia e inspección de las oficinas técnicas de la Nación.

Art. 3º — Mientras no sean incluídos en la ley de presupuesto los gastos que origine la presente ley, se pagarán de rentas generales y se imputarán a la misma.

Art. 4º — Comuníquese, etc.

FELIPE YOFRE, F. C. FIGUEROA, LORENZO ANADÓN.

Elevadores de granos en los puertos

(PROYECTO DEL SENADOR Gral. Bmé MITRE — ORIGINARIO DE LA LEY 3451)

Proyecto de ley

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con empresas particulares la construcción y explotación de elevadores de granos en los puertos de la República.

Art. 2º — Autorízase igualmente al Poder Ejecutivo para conceder en arrendamiento los terrenos fiscales necesarios al efecto por un término que no excede de .. años, y renovable cada cinco años.

Art. 3º — Las concesiones de arrendamiento se harán por licitación pública, con presentación de los planos y presupuestos correspondientes.

Art. 4º — Las obras se ejecutarán de conformidad con los planos aprobados y con las indicaciones del Departamento de Obras Públicas, no pudiendo hacerse modificaciones ni ampliaciones en ellas sin su intervención y con la autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 5º — Las tarifas se fijarán de común acuerdo entre el Poder Ejecutivo y los concesionarios, tomando como base las que cobran otras empresas de elevadores ya establecidas en la República.

Art. 6º — Las empresas de elevadores podrán ocupar el área absolutamente necesaria para el establecimiento de las vías necesarias para su exclusivo servicio, cuyo desarrollo será fijado por el Poder Ejecutivo, y para cuya situación y construcción deberán sujetarse a lo que disponga la oficina de movimiento y conservación de cada puerto, consultando las necesidades de mejor servicio.

Art. 7º — Las concesiones que se otorguen, no podrán ser traspasadas en todo o en parte, sin previa autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 8º — Como garantía del cumplimiento de cada concesión, los concesionarios depositarán en el Banco de la Nación, en el acto de firmarse el contrato, la cantidad de veinticinco mil pesos (25.000 $ m/n), que será devuelta una vez que hubiese realizado obras que excedan de esa suma, quedando después como garantía las construcciones e instalaciones hechas.

Art. 9º — Comuníquese, etc.

MITRE.

Ley Nº 3451

Elevadores de granos en los puertos de la República

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con empresas particulares la construcción y explotación de elevadores de granos en los puertos de la República.

Art. 2º — Las empresas arrendatarias abonarán a la Nación un arrendamiento anual que fijará el Poder Ejecutivo por cada metro cuadrado que ocupe con las instalaciones a que se refiere el artículo anterior; quedando el Poder Ejecutivo autorizado para variar este arrendamiento cada cinco años.

Estas concesiones se acordarán por un término que no exceda de veinte años.

Art. 3º — Las obras se ejecutarán de conformidad con los planos aprobados y con las indicaciones del Departamento de Obras Públicas, no pudiendo hacerse modificaciones ni ampliaciones en ellas sin su intervención y con la autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 4º — Las tarifas se fijarán de común acuerdo entre el Poder Ejecutivo y los concesionarios.

Art. 5º — Las Empresas de elevadores podrán ocupar el área absolutamente necesaria para el establecimiento de las vías necesarias para su exclusivo servicio, cuyo desarrollo será fijado por el Poder Ejecutivo y para cuya situación y construcción deberán sujetarse a lo que disponga la oficina de movimiento y conservación de cada puerto consultando las necesidades del mejor servicio.

Art. 6º — Las concesiones que se otorguen, no podrán ser traspasadas en todo o en parte sin previa autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 7º — Como garantía del cumplimiento de cada concesión los concesionarios depositarán en el Banco de la Nación, en el acto de firmarse el contrato, la cantidad de veinticinco mil pesos (25.000 $ m/n), que será devuelta una vez que hubiesen realizado obras que excedan de esa suma, quedando después como garantía las construcciones e instalaciones hechas.

Art. 8º — Comuníquese al P. E.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a 16 de diciembre de 1896.

Proyecto de Ley

(ORIGINARIO DE LA LEY 3908)

Artículo 1º — El Poder Ejecutivo podrá otorgar concesiones para la construcción y explotación de elevadores de granos en las estaciones de ferrocarriles y puertos de la República, con la garantía del 6 % sobre el capital empleado.

Art. 2º — Estas garantías se exigirán el 31 de diciembre de 1905, y se acordarán en cada caso sobre un capital que no exceda de trescientos mil pesos oro sellado. Fíjase en cien mil pesos oro la suma anual que en este servicio porá invertir el Poder Ejecutivo.

Art. 3º — El Poder Ejecutivo permitirá que los elevadores se construyan en terrenos fiscales. Estas concesiones se acordarán por un término máximo de cuarenta años.

Art. 4º — Las obras se ejecutarán de conformidad a los planos que serán aprobados por el Poder Ejecutivo, no pudiendo hacerse modificaciones ni ampliaciones en ellas, sin su autorización.

Art. 5º — Las tarifas se fijarán de acuerdo entre el Poder Ejecutivo y los concesionarios, y aquél mantendrá en estos establecimientos la inspección y vigilancia requeridas para el cumplimiento de las concesiones otorgadas.

Art. 6º — Las empresas concesionarias podrán expedir warrants sobre los productos en depósito, con sujeción a las prescripciones de la ley respectiva.

Art. 7º — Los concesionarios, en garantía de sus obligaciones, depositarán en el Banco de la Nación Argentina, al firmar el contrato, la suma de veinticinco mil pesos m/n.

Art. 8º — El Poder Ejecutivo, procurará que las compañías de ferrocarriles coloquen los vagones de carga en condiciones apropiadas para el transporte a granel.

Art . 9º — Comuníquese, etc.

Agosto 23 de 1899.

José Ignacio Llobet.

Proyecto de ley sobre crédito agrícola

Artículo 1º — El Banco de la Nación Argentina dedicará el 40 % de su capital, o sea la suma de 20.000.000 de pesos moneda nacional, a préstamos a la agricultura y a la ganadería.

Art. 2º — Estos préstamos serán amortizados totalmente en un término que no podrá exceder de cinco años, y el Banco no podrá cobrar por ellos un interés mayor de 7 % anual.

Art. 3º — El directorio reglamentará la forma en que han de ser acordados estos descuentos, debiendo exigir todas las garantías que juzgare necesarias, y pudiendo hacerlos a una o más firmas, sobre bienes raíces y sobre warrants.

Art. 4º — Comuníquese, etc.

Presentado en la sesión del 23 de agosto de 1899.

José Ignacio Llobet.

Despacho de la Comisión de Hacienda de la C. de Diputados de la Nación

(sesión del 20 de diciembre de 1899)

A la Honorable Cámara de Diputados:

La Comisión de Hacienda ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Llobet, sobre elevadores de granos, e incluído en el decreto de prórroga; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción con las modificaciones que contiene el siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo, para contratar con empresas particulares la construcción y explotación de elevadores de granos en los puertos de la República, o en las estaciones de los ferrocarriles, donde hubiere tierra fiscal.

Art. 2º — Las empresas arrendatarias abonarán a la Nación un arrendamiento anual que fijará el Poder Ejecutivo, por cada metro cuadrado que ocupen con las instalaciones a que se refiere el artículo anterior, quedando el Poder Ejecutivo autorizado para variarlo cada cinco años.

Este precio no será menor de un peso moneda nacional, ni mayor de tres pesos por metro cuadrado al año, debiendo establecerse el precio menor para los primeros cinco años del contrato. Las concesiones se acordarán por un término que no exceda de cuarenta años.

Art. 3º — Las obras se ejecutarán de conformidad con los planos aprobados y con las indicaciones del Departamento de Obras Públicas, no pudiendo hacerse modificaciones ni ampliaciones en ellas, sin su intervención, y con la autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 4º — Las empresas de elevadores podrán ocupar, gratuitamente, el área absolutamente necesaria para el establecimiento de las vías o desvíos que hayan menester para su exclusivo servicio, cuyo desarrollo será fijado por el Poder Ejecutivo, y para cuya situación y construcción deberán sujetarse a lo que disponga la oficina de movimiento y conservación de cada puerto o ferrocarril, consultando las necesidades del mejor servicio.

Art. 5º — Las concesiones que se otorguen no podrán ser traspasadas en todo o en parte, sin autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 6º — Como garantía del cumplimiento de cada concesión, los concesionarios depositarán en el Banco de la Nación, en el acto de firmar el contrato, la cantidad de $ 25.000 m/n, la que será devuelta una vez que hubiesen ejecutado obras que excedan de esa suma, quedando después como garantía, las construcciones o instalaciones hechas.

Art. 7º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de la Comisión, noviembre 16 de 1899.

T. M. Almada, Eugenio Alemán, R. Santamarina.

Elevadores de granos

(Ley Nº 3908)

Despacho de la Comisión del Honorable Senado

Honorable Senado:

La Comisión del Interior os aconseja, por las razones que dará el miembro informante, la sanción del proyecto de ley sobre elevadores de granos, venido en revisión de la Honorable Cámara de Diputados, en la forma siguiente:

El Senado y Cámara de Diputados. etc.

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con empresas particulares la construcción y explotación de elevadores de granos en los puertos de la República o en las estaciones de ferrocarriles. El término de estos contratos no podrá exceder de cuarenta años.

Art. 2º — Las empresas que se acojan a esta ley, dentro de los dos años de su promulgación, ocuparán gratuitamente, por el término de cinco años, los terrenos fiscales necesarios para las instalaciones.

Donde no hubiere terrenos de propiedad fiscal, o las empresas prefiriesen otros de propiedad particular, podrá expropiarse por cuenta de ellas los necesarios del dominio privado; a cuyo efecto, se declara esta obra de utilidad pública.

Art. 3º — Las empresas que se acojan a esta ley y ocupen terrenos fiscales, después del plazo de dos años fijado en el artículo anterior, abonarán a la Nación un arrendamiento anual, que fijará el Poder Ejecutivo.

Art. 4º — Los elevadores de granos quedarán exentos del pago de impuestos locales, nacionales y provinciales hasta el año 1900. Podrán introducirse, libres de derechos, las maquinarias y materiales de hierro necesarios para la instalación de los elevadores.

Art. 5º — Las obras se ejecutarán de conformidad con los planos que aprobará el Poder Ejecutivo, y podrán ser inspeccionados por el Departamento de Obras Públicas.

Art. 6º — Las empresas concesionarias podrán expedir warrants, con sujeción a las prescripciones de la ley respectiva.

Art. 7º — Las concesiones que se otorguen no podrán ser traspasadas, en todo o en parte, sin autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 8º — Como garantía al cumplimiento de cada concesión, los concesionarios depositarán, en el acto de firmar el contrato, la cantidad de $ 25.000 moneda nacional, la que será devuelta una vez que hubiesen ejecutado obras que excedan de esa suma, quedando después como garantía las construcciones e instalaciones hechas.

Art. 9º — Comuníquese, etc.

Sala de la Comisión, diciembre 29 de 1899.

CANÉ, DONCEL, GARCÍA.

Ley Nº 3908, del 9 de enero de 1900

Elevadores de granos en los puertos de la República o estaciones de ferrocarriles

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con empresas particulares la construcción y explotación de elevadores de granos en los puertos de la República o en las estaciones de ferrocarriles. El término de estos contratos no podrán exceder de cuarenta años, tratándose de elevadores que se construyen en tierras fiscales.

Art. 2º — Las empresas que se acojan a esta Ley, dentro de los dos años de su promulgación ocuparán gratuitamente, por el término de cinco años, los terrenos fiscales necesarios para sus instalaciones.

Donde no hubiese terrenos de propiedad fiscal, o las empresas prefiriesen otros de propiedad particular, podrá expropiarse por cuenta de ellas los necesarios del dominio privado, a cuyo efecto se declarará esta obra de utilidad pública.

Art. 3º — Las empresas que no se acojan a esta ley en el plazo fijado en el artículo anterior, y las acogidas una vez vencido el término de cinco años, abonarán a la Nación un arrendamiento anual que fijará el Poder Ejecutivo autorizado para variarlo cada cinco años.

Este precio no será menor de un peso moneda nacional, ni mayor de tres pesos por metro cuadrado al año. Las concesiones se acordarán por un término que no exceda de 40 años.

Art. 4º — Los elevadores de granos quedarán exentos del pago de impuestos locales nacionales y provinciales hasta el año 1910. Podrán introducirse, libres de derechos, las maquinarias y materiales de hierro necesarios para la instalación de los elevadores.

Art. 5º — Las obras se ejecutarán de conformidad con los planos que aprobará el Poder Ejecutivo, y podrán ser inspeccionados por el Departamento de Obras Públicas.

Art. 6º — Las empresas de elevadores podrán ocupar gratuitamente el área absolutamente necesaria para el establecimiento de las vías y desvíos que haya menester para su exclusivo servicio, cuyo desarrollo será fijado por el Poder Ejecutivo, y para cuya situación y construcción deberán sujetarse a lo que disponga la oficina de movimiento y conservación de cada puerto o ferrocarril, consultando las necesidades de mejor servicio.

Art. 7º — Las empresas concesionarias podrán expedir warrants con sujeción a la ley respectiva.

Art. 8º — Las concesiones que se otorguen no podrán ser traspasadas, en todo o en parte, sin autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 9º — Como garantía del cumplimiento de cada concesión, los concesionarios depositarán, en el acto de firmar el contrato, la cantidad de $ 25.000, la que será devuelta una vez que hubiesen ejecutado obras que excedan de esa suma, quedando después como garantía las construcciones e instalaciones hechas.

Art. 10. — Los elevadores que se construyan en terrenos particulares, en las condiciones de la presente ley, gozarán de todos los privilegios establecidos en la misma.

Art. 11. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Proyecto de ley de graneros

Buenos Aires, agosto 1º de 1912.

Al Excmo. Señor Presidente de la Nación,
Doctor don Roque Sáenz Peña.

Señor Presidente:

Tengo el honor de elevar a la consideración de V. E. un proyecto de "Ley de Graneros" que considero indispensable para el servicio regular de los transportes ferroviarios, que por la Ley 3727 están sometidos a la dirección del departamento a mi cargo. Lo acompaño del presente memorial para facilitar el estudio que el asunto requiere de parte del señor Presidente y de sus consejeros en los ramos de Agricultura y de Hacienda, porque en su complejidad y vastas proyecciones, él afecta tanto al comercio de los productos agrícolas como al régimen económico y financiero del país.

Durante el largo tiempo que llevo de colaboración en el Gobierno, en los Ministerios de Agricultura y de Obras Públicas, ha constituído constante preocupación en mi espíritu la lentitud con que son transportados los cereales por los ferrocarriles, los que insumen un tiempo evidentemente excesivo en llevarlos a su destino, produciendo demoras en las transacciones finales de la liquidación de las cosechas, que colocan a los agricultores en la dura necesidad de someterse a formas extorsivas de crédito para obtener los recursos indispensables.

Los poderes públicos vienen poniendo el mayor empeño por encontrar solución a este problema complejo de palpitante interés para la

economía nacional, pero hasta ahora no han conseguido su propósito por haberla procurado, a mi juicio, como se está haciendo a diario en cuestiones análogas, fuera de los puntos en que radican las imposiciones ineludibles de la realidad, porque la legislación en materias económicas y sociales queda y quedará siempre como letra muerta en tanto que no se inspire en hechos o situaciones preexistentes que hayan de servir de base a su acción reguladora.

Estudiando las causas que impiden la rapidez de los transportes y los medios de conjurar los obstáculos y dificultades que a ella se oponen, he llegado a preparar un plan que resulta de mayores proporciones que las buscadas, resolviéndose también el difícil problema económico a que hacía referencia con el proyecto que someto al ilustrado criterio de V. E., cuyos fundamentos deben ser explicados con alguna detención en sus líneas generales y hasta en los detalles de su ejecución, porque comprometen cuestiones de la menor transcendencia.

I

El material que los ferrocarriles están obligados a tener disponible para el transporte de las cosechas, se calcula por la Dirección del ramo, en vista de las cifras que en ellas se estiman anticipadamente y de las que representan los transportes medios en un número dado de años, distribuyendo el movimiento de vagones en el tiempo, de manera que permita la utilización racional del tren rodante sin recargos injustificables de los gastos de explotación, que siempre tendrían que pesar sobre la producción.

Con los elementos indicados se ha llegado a determinar un lapso de tiempo como de cinco a seis meses para la conducción de una cosecha de mediana importancia, plazo que no podría ser abreviado sin disminuir los coeficientes de utilización con un aumento proporcional del material que, de ser limitado, carecería de efecto sobre la duración del transporte, y siendo considerable traería una elevación del capital reconocido por el Gobierno para la misma suma de tráfico, que inevitablemente se traduciría en elevación de tarifas, de acuerdo con las autorizaciones de las leyes vigentes y las necesidades de las empresas.

Ha podido sostenerse que en vista de los enormes perjuicios producidos por la tardanza del transporte, encontrarían los productores ventajas o, por lo menos, una disminución de esos perjuicios aun pagando fletes más caros, con tal de remitir más pronto sus cargas; pero suponiendo que así fuera, poco se ganaría con tales aumentos, porque la movilización rápida de los productos no depende solamente de la acción de los ferrocarriles, estando como está también sujeta a las oscilaciones de la demanda en los mercados del interior y del extranjero, y a los elementos que puedan ofrecer la navegación marítima y los puertos terminales, cuya notoria insuficiencia es en muchos momentos la causa principal de las más graves detenciones del tráfico general.

Muy restringido sería, en efecto, el resultado de una rapidez mayor en el movimiento ferroviario, si él tuviera que esperar en el mercado interno la descongestión gradual de los pequeños depósitos de que dispone, o en los puertos de salida el lentísimo embarque de los cereales con sus limitados medios actuales, que son las razones por las cuales quedan detenidos, por muchos días, largos trenes sin entrada posible, lo que trae con frecuencia numerosas quejas del público por la desesperante lentitud de

sus remesas, ignorando como ignora, que no son los ferrocarriles los principales culpables de un mal general sin remedio, mientras no sea creado un organismo completo que no existe aún en nuestro país.

Y debe agregarse otra causa más que influye en el proceso circulatorio de los cereales: es la demora voluntaria de los productores en su remisión cada vez que los precios en el mercado no llegan a satisfacer sus exigencias. Durante los cinco años que llevo en el Ministerio de Obras Públicas he recibido en diversas ocasiones advertencias de las empresas, de estar inútilmente esperando pedidos de vagones para el transporte de miles de miles de toneladas acumuladas en las estaciones de sus líneas, anunciando lo que después venía infaliblemente: las protestas del público por no obtener vagones, cuando acudían todos juntos para aprovechar de un repunte de los precios. Y cada vez que se ha producido una de esas situaciones en que por una razón o por otra ha ocurrido una interrupción del tráfico, como sucedió recientemente con motivo de las huelgas de maquinistas y estibadores, los clamores de los productores llenan el ambiente, acusando a las empresas y al Gobierno de males que no está en su mano remediar y de los cuales no tienen la menor culpa.

No son sólo las huelgas o las actitudes expectantes de los productores las que traen con frecuencia tales paralizaciones: influyen además las fluctuaciones de los fletes marítimos, que detienen o provocan la exportación de los cereales. Cuando la escasa oferta de los fletes determina su elevación, es claro que los embarques se detienen, como lo es también que habrán de aumentarse cuando los fletes bajen; pero como los puertos no tienen márgenes de elasticidad suficiente para responder tan frecuentes alternativas, no es posible compensar el tiempo perdido con mayores actividades posteriores y tienen que producirse fatalmente esas congestiones que irradian sus resultancias a los mercados, a las grandes estaciones de clasificación de vagones y al comercio en general.

Las instalaciones de los puertos tienen así una influencia decisiva sobre los transportes internos y por grande que sea la superficie de agua y la profundidad de que están dotados, pequeño será el efecto que sobre ellos habrán de tener, mientras exista la grave dificultad de hacer coincidir la llegada del tren de cereales con la disponibilidad del buque que deba recibirlos. Sea el tren o el barco obligado a esperar, el abarrotamiento en el puerto será el mismo, ya estén acumulados los vagones en los muelles o los navíos en los diques.

Según datos obtenidos en la Aminístración del puerto de Buenos Aires, un buque de 5.000 toneladas necesita, para ser cargado a brazo con las bolsas de grano que llevan los trenes de diez a doce días de trabajo continuado, lo que exige un movimiento incesante y puntual de vagones para no interrumpirlo; si así no se hace, el tiempo requerido se dobla fácilmente, y si se tiene en cuenta que con instalaciones apropiadas, el buque podría atracar en cualquier momento en que le conviene, con absoluta independencia del ferrocarril, y cargar sus cinco mil toneladas en una hora, podrá juzgarse de la influencia que tendría sobre la economía general del país una perfecta instrumentación de sus puertos.

Las consideraciones anteriores prueban hasta la evidencia, que tanto los ferrocarriles como los puertos funcionan en pésimas condiciones, y que es de vital importancia en un país agrícola como el nuestro, equipar convenientemente esos dos poderosos instrumentos del comercio argentino para que pueda llenar su misión económica de distribuir la riqueza producida.

II

Pero no es sólo la forma deficiente de los transportes lo que trae perturbaciones insolubles en la acción del Ministerio de Obras Públicas. Se presenta para su titular una situación de la más grave responsabilidad que no le es permitido silenciar, porque, cruzarse de brazos ante ella, sería aceptar complicidad en las resultancias que pueda tener, y adoptar una resolución cualquiera sería ir a sabiendas a producir por un lado el mal que desea prevenir por el otro.

Los ferrocarriles, exigidos por los acopiadores de cereales, se presentan solicitando autorización para construir depósitos en las estaciones, que habrán de alquilar a precios realmente halagadores para ellos, y el Ministerio, obligado a resolver las gestiones entabladas, se encuentra abocado a una alternativa con duros perfiles de tortura. Si acuerda los permisos, como se ha hecho en virtud de la ley de tinglados, corre el nudo de la cuerda que ahorca a los agricultores sin capital, que es la gran masa. entregándolos inermes al acaparamiento, porque ellos no pueden alquilar galpones para pequeñas cantidades de cereal, ni se deciden a dejar el producto de tantos desvelos y sudores, expuestos a la intemperie que pudre los granos; caen así, por necesidad, en las garras del acaparador, que es el único armado del poder de hacerse construir grandes galpones y a la extorsión de todo el año para suplir sus consumos, para comprar el hilo y la bolsa, para trillar o desgranar su cosecha, viene a agregarse en el momento anhelado de la compensación, la imposición del que se ha hecho dueño del ferrocarril por el medio indirecto del apoderamiento de sus buenas instalaciones.

Si para evitar la absorción de los galpones por los acopiadores, el Ministerio pretende obligar a los ferrocarriles a que los construyan para uso público, se niegan a hacerlo por buenas razones, demostrando que de no tener asegurado el alquiler, el capital empleado tendrá que ser servido por un aumento de tarifas desde que el público sólo las usa poco tiempo en el año, mientras que el locador los conserva aún vacíos, pagándolos en todo su curso; observan, además, que el acaparamiento de los galpones se haría lo mismo por prelación de pedidos hechos por agentes que tienen en todas partes. En estas luchas vencen siempre los acopiadores, porque en realidad pagan mucho más caro los galpones con el dinero que dan de menos a los desgraciados colonos en muchos millones de fanegas.

Y por último, si se niega la autorización para construir los galpones particulares, continuarán las montañas de bolsas en las estaciones, mojados y brotados los granos, fallidos los colonos, empobrecido el país.

¿Qué hacer entonces? No hay más que un camino a tomar: dar a conocer sin reservas la situación real en que nos encontramos para que todos contribuyan en la difícil tarea de buscar la solución necesaria, que es la construcción de depósitos suficientes, explotados por empresas que no comercien con los productos ni hagan usura en forma alguna y, no siendo esto posible, la substitución del Estado a una acción privada, que no aparece y que probablemente no vendrá en muchos años.

Mientras subsistan tan considerables deficiencias de carácter material, las costumbres y las prácticas de los agricultores o comerciantes de granos no podrán variar; hemos de continuar con el mismo proceso de acusaciones recíprocas en todos los gremios y de éstos al Gobierno, como si la responsabilidad fuera singular, cerrando los ojos ante la evidencia de que la culpa la tenemos todos o no la tiene nadie. Hace muy poco, im-

portábamos trigo de Chile y harinas norteamericanas, y de la noche a la mañana nos hemos encontrado exportando millones de toneladas de cereales, en un salto de progreso vertiginoso. Todo se ha ido haciendo como se ha podido, bajo la sorpresa constante del exceso sobre las previsiones más medidas y, desviada la ruta emprendida, es ardua tarea rectificarla en la rapidez de la carrera.

Si desde los primeros momentos en que las siembras comenzaron a tomar incremento, hubiéramos cuidado de aprovechar las lecciones de la experiencia ajena, aplicando aquí los procedimientos adoptados en los Estados Unidos, no nos encontraríamos hoy con esas montañas de bolsas en las estaciones, expuestas a la avería o a la destrucción, que no consiguen vagones para ser cargadas porque no hay quien las reciba o las descargue en los terminales, o por no haber sitio en que colocarlas, ni puerto para su embarque.

Ahora nos encontramos abocados a la necesidad ineludible de un cambio radical en los procedimientos, tanto más difícil de realizar cuanto que para conseguirlo es indispensable cambiar costumbres ya arraigadas por desgracia. Pasará por ello mucho tiempo antes de dejar establecido un nuevo régimen y no sería difícil que durante el inevitable período de transición algunos trastornos hagan dudar de la conveniencia del cambio; pero creo indudable que así como vamos no podemos continuar, porque el país está perdiendo, por causas evitables, muchos millones de pesos cada año, como lo he de demostrar más adelante con estadísticas reveladoras, y es urgente contener tan grandes derroches de la fortuna pública que a nadie aprovechan.

III

Salta a la vista la causa de tal desorden. En la forma de transporte de los granos, que recogidos en bolsas, vuelve imposible toda manipulación económica y la rapidez indispensable de la carga y la descarga, en el carro que los lleva a la estación, en el vagón que los conduce, y en el puerto que los embarca. Es ella la que impide el fácil depósito de los granos y la operación tantas veces indispensable de secarlos, limpiarlos y clasificarlos para ofrecerlos al comercio interno o mundial en condiciones razonables de costo, o de adaptación a las industrias que alimentan. Cambiar esa forma por la que permite la utilización de la fuerza mecánica para todas las operaciones indicadas, será resolver de una vez todos los problemas agrícolas, industriales y económicos que en sus sinnúmeros aspectos influyen directa o indirectamente sobre el bienestar de los trabajadores y sobre la riqueza nacional.

La supresión de las bolsas en la recolección y transporte de los cereales, con la adopción del sistema de manipulación "a granel", es así el único medio de solucionar las dificultades apuntadas.

Diversas tentativas se han hecho, con resultados poco halagadores cuando no negativos, construyéndose elevadores de granos en los puertos de Buenos Aires, del Rosario y de Bahía Blanca, así como en algunas estaciones importantes de los ferrocarriles, y varias empresas han llegado hasta adquirir vagones especiales para esa forma de transporte. Pero ha sucedido lo que debió esperarse; que los elevadores se convertirían en depósitos monopolizados por unos pocos y sin utilizarse sus ventajas decisivas, porque tales instalaciones están calculadas para recibir los cereales a granel, y no en bolsas como hoy los reciben, para dar un

rendimiento que pague su costo y compense sus gastos. De no ser un sistema completo establecido en toda la región granera, vano será todo esfuerzo para exigir elevadores aislados, sin éxito posible en un funcionamiento inorgánico y trunco.

Para que los elevadores de granos presten un servicio eficiente, es indispensable que respondan a un plan general, en el que cada uno constituya un elemento de acción solidaria en un conjunto perfectamente organizado; es necesario que desde el carro del colono hasta el transatlántico en el puerto, esté todo dispuesto, como antes he dicho, para mover los cereales por acción mecánica, sin empleo de bolsas ni ayuda de trabajo manual. Y es preciso, además, que la generalidad del uso cree las nuevas costumbres comerciales, lo que no podría suceder sin colocar al país en condiciones de ofrecer a todos los chacareros los mismos poderosos incentivos con iguales comodidades.

No hay duda de que tan gran transformación de las cosas y de los hábitos tradicionales habrá de requerir mucho tiempo y grandes esfuerzos, pero no hay razón para suponer que el progreso de la agricultura, que tan rápidamente pasó de la trilla con yeguas y el venteo a mano, a la maravillosa máquina a vapor del presente, hubiera de quedar por siempre rezagado a la carreta de bueyes cargada de bolsas, que corre parejas con el arado de palo que cantó el inmortal poeta de las Geórgicas. Más aún, si hubiera realmente obstáculos resistentes que vencer, es deber del Gobierno hacer esfuerzo para quebrar la rutina e imponer un adelanto que ya tarda en venir.

IV

El proyecto presentado tiende a resolver el problema del transporte de cereales en esa forma. Se propone por él una autorización al Poder Ejecutivo para construir, por cuenta del Estado, una serie completa de elevadores de granos, en los puertos en que no los haya, y en los centros de las más importantes regiones agrícolas, sobre los terrenos ocupados por las estaciones de los ferrocarriles.

Al principio, servirían esos elevadores, que en adelante llamaré "Graneros Regionales", para recibir los cereales directamente remitidos por los colonos o los comerciantes para ser secados, limpiados, clasificados y depositados, al efecto de obtener el certificado descontable correspondiente. De los Graneros Regionales, podrán pasar esos productos en vagones cargados por gravitación a razón de 400 toneladas por hora, a los elevadores de los puertos que deberán tener una capacidad mínima de 50.000 toneladas.

Más adelante, o al mismo tiempo si los recursos obtenidos lo permitieran, se construiría un elevador de dos mil toneladas en toda estación en que haya probabilidades de producirse un movimiento anual de cinco mil toneladas o más, pudiendo hacerlo por cuenta de los productores en estaciones de menor tráfico. Estos elevadores, que llamaré "Graneros Primarios", no harán con los granos operación alguna, estando destinados a recibir el carro que los trae sin bolsas, en las plataformas de una báscula, que luego de pesarlo lo inclinará hacia atrás para dejar caer su carga en el embudo, sobre el cual actuará la pequeña noria que subirá el cereal hasta la parte superior de cada silo. Los Graneros Primarios se destinarían así a reunir la carga necesaria para el tren que servirá al próximo Granero Regional, siendo el intermediario entre éste y el chacarero al sólo objeto del acarreo.

Tanto para los Graneros Regionales como para los Primarios, se acompañan los proyectos completos con sus correspondientes planos y presupuestos, que debo al concurso espontáneo, absolutamente desinteresado y precioso, del experimentado especialista, señor ingeniero don Ernesto Stricker, mi colaborador en los estudios y cálculos requeridos por este proyecto, a quien doy con esta declaración un testimonio de mi profundo agradecimiento.

Construídos estos diversos tipos que se comprenden hoy con el nombre genérico y poco explicativo de ''Elevadores de Granos'', la bolsa resultará un gasto absolutamente innecesario y, por el contrario, antieconómico, por cuanto exigiría las manipulaciones a brazo que exigen en su conjunto un desenvolso mayor aún que el costo de la bolsa misma.

En los primeros años de la implantación del sistema, claro es que no se aplicará en su forma definitiva, no siendo posible construir a la vez centenares o miles de elevadores, y será necesario embolsar los granos para llevarlos hasta los "Graneros Regionales" pero para este objeto podrán usarse las mismas bolsas en muchos viajes, atadas, no cosidas, lo que les permitiría larga duración, si fueran hechas con la tela adoptada para las bolsas de azúcar. Ese gasto sería, pues, transitorio, y asimismo enormemente inferior al que hoy exigen las bolsas perdidas para el productor y su carísima manipulación, desde que su función quedaría reducida al corto y rápido viaje que tendría que recorrer el cereal para ir desde la chacra hasta el Granero Regional, en el cual ya entraría en el sistema de la circulación a granel.

Para realizar el programa que este proyecto presenta, no es necesario inventar nada, lo que constituye una garantía no despreciable de éxito, y basta con copiar, mejorando lo que ya existe, ampliamente experimentado en los Estados Unidos y en el Canadá. Yo propongo la adopción del mismo sistema en nuestro país, con los Graneros Primarios, "Country Elevators", y para cada diez o veinte de éstos, según la densidad de la zona respectiva, un Granero Regional, "Scalp Elevator"; debiendo constituir estos últimos la base de todo el plan de distribución de los cereales en la República Argentina. De allí solo deberán salir para ir en vagón a granel a su destino definitivo, sea a los molinos o fábricas del país, sea a los ''Graneros Terminales'' de los puertos, donde en grandes cantidades depositados, quedarán a órdenes de los exportadores y prontos para llenar el buque a poco de haber atracado al muelle en cuyo borde estarán éstos construídos.

Los Graneros Regionales, en el concepto general del proyecto, habrán de resolver todos los problemas de nuestra producción agrícola el día que se haya logrado darles la capacidad necesaria, lo que no puede indicar el cálculo en casos hipotéticos como éste, en el que sólo nos enseñará la experiencia cuando hayan funcionado algún tiempo. Pero estando ellos destinados a guardar, después de preparados y clasificados, todos los granos: trigo, maíz, avena, lino, cebada, etc., hasta su venta para su transformación industrial o su embarque, permitirán desde luego el uso del crédito en favor de los dueños del cereal y evitarán las considerables pérdidas que sufre actualmente por estar expuesto a la intemperie en condiciones que no podrían ser más perjudiciales.

V

Explicado como lo ha sido el plan general de las construcciones autorizadas por el proyecto en estudio y el funcionamiento combinado de los elevadores de granos, conviene considerar las economías que traerían a la producción del país para poder apreciar la relación de utilidad con el sacrificio pecuniario que su implantación exigiría al tesoro público.

Calculando en doce millones de toneladas anuales el total de la producción en cereales, que en este año pasará de catorce, podría presentarse la siguiente planilla de economías:

1º Supresión de las bolsas, 20 centavos (hoy son más de 30 centavos por cada 100 kilos	$ 24.000.000
2º Mejora de precios por cereales limpios, secos y convenientemente clasificados, a 10 centavos por cada 100 kilos	„ 12.000.000
3º Supresión de falso flete por el que corresponde a las substancias extrañas a los cereales, que se transportarían ya limpios, 1 centavo por cada 100 kilos	„ 1.200.000
4º Substitución de la manipulación a brazo por la fuerza mecánica, descarga automática y pesaje, estimada la diferencia en 4 ½ centavos por cada 100 kilos	„ 5.400.000
5º Supresión de mermas propias del transporte en bolsas y planchadas, 3 centavos por cada 100 kilos	„ 3.600.000
Total de economías	$ 46.200.000

No se computan numéricamente otras ventajas que conviene, sin embargo, indicar, como serían:

Supresión de pérdida por avería.

Mayor eficiencia de los puertos.

Mayor utilización del material rodante de los ferrocarriles.

Supresión de estadía de vagones en los puertos.

Supresión de estadías marítimas.

Supresión del transporte de granos húmedos que fermentan en el viaje de mar con gran depreciación.

Y dejo para el fin la mas importante de las ventajas: la posibilidad de emitir warrants, con absoluta seguridad para los banqueros que los descuenten, y con positivo beneficio para los depositantes.

Debo agregar que los cálculos presentados se refieren a estadísticas oficiales o a los datos suministrados por las personas o corporaciones más autorizadas, habiéndose reducido las cifras para evitar toda probabilidad de exageración. Asimismo, puede aún deducirse lo que se quiera del total en que se calculan las pérdidas anuales de la agricultura nacional, tan sólo por los conceptos incluídos en la planilla precedente, porque la cifra de cuarenta y cinco millones de pesos gastados sin objeto cada año, es de tal manera impresionante que, aun rebajada a la mitad, obligaría al Gobierno a no postergar ni un instante la consideración preferente de tan vital problema.

VI

Como antítesis de la situación que traería el régimen propuesto por el proyecto, y para ampliar las consideraciones que sugiere el cuadro trazado en los capítulos anteriores, séame permitido puntualizar las condiciones en que actualmente se encuentra el comercio de granos en la República.

La falta absoluta de depósitos para el almacenamiento de los cereales a la espera del momento oportuno para realizar las transacciones comerciales, por una parte, y por la otra, la imposibilidad en que esa situación coloca a los agricultores de obtener créditos liberales sobre caución de productos sujetos a toda clase de riesgos, sin seguridad alguna respecto de su cantidad y calidad, ha venido a crear una situación singularmente favorable para la constitución de un monopolio, alarmante por todo concepto, que de hecho existe en el país, sin que pueda culparse en lo mínimo a las respetables firmas que involutariamente disfrutan de un exclusivismo que no es su obra, y que nada hacen por conservar. Pero sea cual fuere su actitud, la realidad no deja por ello de ser altamente perjudicial para los agricultores, que no sólo no benefician de la competencia necesaria de un comercio libre en el ramo más importante de la producción nacional, sino que se ven cohibidos en un ambiente económico estrecho, dada la imposibilidad de esas pocas clases de satisfacer las exigencias pecuniarias tan considerables de nuestra industria agrícola.

La misma insuficiencia de sus capitales con relación a la enorme cifra que representa el comercio de cereales en la República, contribuye a presionar la demanda de créditos, que los bancos no pueden atender por las razones anteriormente indicadas, librando a los productores, que no pueden esperar, a la imposición de condiciones onerosas que las circunstancias les obligan a aceptar. Si el colono no se viera forzado a vender sus granos en la parva o en la troje, cuando no en el rastrojo mismo antes de la cosecha, y tuviera el medio de depositarlos en lugar seguro para girar sobre ellos, estaría habilitado para discutir sus precios, para intentar siquiera la defensa de sus intereses procurando acercarse a las cotizaciones del mercado universal. Y por otra parte, si los productos ya clasificados, movilizables en los depósitos del Estado, pudiesen ser fácilmente adquiridos, es más que probable que abundasen los comerciantes intermediarios que ampliarían las ofertas contentándose con beneficios menos cuantiosos, y no sería difícil, que los mismos industriales europeos, que a su vez son víctimas de los monopolios, hicieran directamente sus adquisiciones por órdenes a los comisionistas establecidos entre nosotros. En fin, en una forma u otra, entraría a actuar la competencia, imposible hoy, dada la forma en que se ha desarrollado ese comercio, que como los transportes, se ha ido organizando mal desde los comienzos de nuestra evolución agrícola.

Para revelar hasta qué punto alcanza la acción del monopolio que de hecho existe, podría citar casos que conozco, en que para aprovechar el alto peso específico de fuertes partidas de trigo, contratadas en Europa para entregar con peso menor, se ha llegado a mezclar con los cargamentos basuras de la limpieza de otros trigos, que de esa manera recibía el molinero extranjero, pagando precio y flete por los residuos, como si fuera materia prima industrial.

La extorsión a los chacareros ha llegado hasta extremos que pasan los límites de lo permitido sólo explicables por el absoluto dominio que

en el mercado interno ha llegado a imponer el exclusivismo en el comercio de granos. En la provincia de Buenos Aires deben pagar aquéllos la patente impuesta por la ley a casas de comercio, multiplicada por las exigencias de los únicos compradores, a razón de 1 ½ centavos por fanega, que da una ganancia sobre los gravámenes fiscales que están éstos obligados a satisfacer, de donde resulta hasta la especulación sobre las cargas públicas que las convierte para los acaparadores en una fuente ilegítima de beneficios. La falta de vagones misma no pesará más sobre ello, pues para ponerse a cubierto de sus consecuencias, ya no contratan sus compras sino sobre cereales puestos sobre vagón, quedando también esos riesgos por cuenta del esquilmado colono.

No es del caso incurrir en excesivas prolijidades para demostrar una verdad que está en la conciencia de todos. Basta con recorrer en toda su extensión la región de los cereales, para darse cuenta del reducido número de casas que tienen absorbido ese comercio, como puede verse más fácilmente en los puertos por los pocos nombres de exportadores que figuran en los manifiestos de los buques.

No es tampoco necesario apurar mucho la imaginación para apreciar a cuánto podrá llegar la fácil ganancia de esa media docena de casas en cada año, si se recuerda que, dueñas del campo en absoluto, y sin el contralor de nadie, operarán en este año sobre una exportación calculada de noventa millones de fanegas. Están, sin duda, en su derecho de gozar de las ventajas que la actualidad les procura, pero está por lo mismo obligado el Gobierno a venir en ayuda de la agricultura y el comercio, que no deben continuar en tan triste sometimiento.

VII

La construcción de los graneros será el medio más seguro y eficaz para cambiar por completo las prácticas hasta hoy seguidas, porque es para mí evidente que la falta de depósitos constituye la dificultad mayor con que se tropieza para extender entre los agricultores los beneficios de crédito y abrir el comercio de granos a todas las actividades. No abrigo esperanzas respecto del éxito de cualquier ley de warrants que se dicte, mientras los certificados de depósito no se expidan sobre el efectuado en condiciones de ser garantizados, tanto por la excelencia del local como por la firma que los suscriba, responsable de la clasificación y su cuidado. Sin elevadores de granos, perfectamente instalados y pertrechados, no habrá nunca operaciones caucionales satisfactorias, porque faltará la base que es la seguridad. En cambio, el certificado emitido por personas insospechables de un depósito de cosa cierta, en local apropiado y sin peligro, debe constituir el mejor documento de la cartera de un banco. En tales condiciones, la ley sólo requiriría un pequeño cambio de forma.

Construir los elevadores sería, pues, resolver en su parte principal el problema del crédito agrícola, permitiendo a los cultivadores recibir, a medida que levantan su cosecha, la casi totalidad de su valor, sin tener que esperar meses para mandarla al mercado o entregarla al capitalista por el precio que le impone. El crédito agrícola existe en el país y no son bancos con ese nombre lo que falta; desde el Banco de la Nación y los Bancos particulares centrales, hasta las sucursales más distantes, todos esos establecimientos trabajan más con los agricultores y ganaderos que con las personas del comercio. Lo que falta es una organización que les permita operar en condiciones de relativa seguridad,

sin exponer a que el agricultor que le pide un descuento para levantar su producción, se vea imposibilitado de cumplir su obligación por el retardo forzoso de sus ventas. Así sucede lo que debe ocurrir: cuando el Banco cierra sus puertas, la usura abre las suyas.

El warrant es la salvación, sin duda, pero sin graneros seguros no hay warrants posibles.

VIII

Llega ahora la oportunidad de tratar otros aspectos de la complicada cuestión.

Quién deberá construir los graneros?

Quién clasificará los granos?

Quién emitirá los certificados de depósito?

Pienso que debe ser el Estado, y por eso lo propongo así como base de mi proyecto.

La primera de las cuestiones precedentes podría suscitar algunas dudas si el capital privado hubiera manifestado tendencias a aplicarse a tal objeto, pero los años pasan sin que empresas particulares hayan iniciado gestiones públicas o privadas para llenar esa premiosa necesidad en forma decisiva y rápida. Hechos aislados han podido hacer suponer que no tardaría el momento en que se vería surgir y realizarse el propósito de construir elevadores; sin embargo, a pesar de los estímulos ofrecidos por la ley de la materia, hasta hoy nada se ha hecho que merezca tenerse en cuenta, ni caben por ahora esperanzas de que el esfuerzo particular intente llenar un vacío tan generalmente sentido. Las compañías de ferrocarriles tampoco parecen dispuestas a hacerlo, por lo menos de inmediato, pues habiendo estudiado detenidamente el asunto, han desistido de entrar por ese camino.

Entretanto, corre el tiempo sin que el país tenga lo que tanto necesita, y ya puede verse que si el Gobierno no toma una iniciativa decidida y enérgica, continuará la agricultura argentina en el mismo deplorable estado en que se encuentra.

Es tal vez fortuna que las circunstancias obliguen a adoptar esa resolución, porque para conseguir todos los frutos que deben esperarse de una instalación completa de elevadores de granos, debe procurarse la mayor baratura de sus servicios, lo que difícilmente se obtendría de compañías particulares que tratarían de producir los mejores dividendos posibles, favorecidas para ella por la facilidad con que monopolizarían las funciones de que estarían encargadas, y por las ventajas que el Honorable Congreso se vería obligado a concederles como condición para su establecimiento. Poco ganaríamos en esas hipótesis con librarnos del monopolio actual, para caer en otros acaso más temibles.

Los grandes graneros del país, que servirán de tesoro para su agricultura, deben pertenecer al país mismo. No se trataría de una industria, sino de un servicio público para la guarda del bien común, para la defensa de una de sus industrias madres, gravemente amenazada y principalmente acreedora a la solicitud del Estado.

Las otras dos preguntas son más fáciles de contestar, porque examinadas con detención no admiten controversia.

La clasificación de los cereales sirve de punto de partida para todas las operaciones comerciales que los acompañan desde la estación de ori-

gen hasta la fábrica que los transforma o hasta el mercado consumidor. De ella depende su existencia como cosa fungible para entrar libremente en las corrientes del comercio internacional; es ella la que fija sus tipos generales y determina sus valores mundiales con arreglo a las exigencias de la demanda universal. No debe ser una operación libre que cada uno pueda practicar a su albedrío poniéndole la propia marca, porque no importa una transformación industrial, ni requiere habilidades técnicas, ni da lugar a nuevas invenciones o procedimientos de factura.

En la clasificación del cereal está, además, la fuente de todos los engaños, tanto para el chacarero que lo vende como para el consumidor que lo compra, siendo imposible determinar con precisión el valor de los granos si no están clara y ciertamente fijados sus tipos, sus pesos específicos, sus grados de limpieza y sus grados de humedad, mediante el empleo de instrumentos de precisión. La movilización de esos valores que se hace por documentos comerciales, no sería posible en la medida indispensable sino a base de la más absoluta certidumbre, porque desempeña el producto clasificado y bien guardado una función análoga a la del encaje metálico en la circulación fiduciaria.

De ahí también la necesidad de que el otorgamiento del certificado de depósito sea una función pública, en las mismas condiciones y por la misma razón en que lo es la inscripción de las hipotecas o de la transmisión de bienes raíces, porque el interés social exige que la fe pública acompañe a esos actos, que deben llevar en sí mismos una garantía irrecusable de fidelidad. Para que los bancos presten su confianza al certificado y lleguen al máximo de su descuento con el mínimo de interés, es necesario que el documento inspire plena seguridad; de otro modo, la operación no daría todas las ventajas con que se desea beneficiar al agricultor.

No puedo presumir lo que aconsejaría el señor Ministro de Agricultura a ese respecto, siendo él a quien correspondería indicarlo en su oportunidad, pero en mi opinión, para que la confianza de los bancos fuera completa y por ser para ellos que principalmente se emitirían, sería conveniente que los funcionarios signatarios de los certificados fueran propuestos por el Directorio del Banco de la Nación.

De acuerdo con las ideas anteriores, considero indispensable aplicar severas penas corporales a los oficiales públicos que faltaran a la verdad en los certificados por ellos emitidos, o que en cualquier forma cometieran fraude, y evidentes razones de lógica aconsejan adoptar la resolución que el proyecto contiene, estableceiendo que los warrants o certificados de depósitos de cereales, sólo tendrán valor legal cuando sean expedidos por los funcionarios públicos nombrados al efecto y sobre productos guardados en depósitos del Estado. Los particulares podrán tener todos los depósitos que quieran, prestar dinero a los depositantes y hacer todas las operaciones comerciales o industriales que les convenga; la ley no trabaría la libertad de comercio al limitar la emisión de warrants a las oficinas del Estado, porque si en el hecho nadie las emite ahora por deficiencia de las leyes en vigencia, al dictar otra distinta no se lastimaría ningún derecho adquirido ni se crearía una nueva situación con relación a lo que el público hace actualmente, pudiendo por otra parte, cualquier particular recibir granos en depósito y otorgar por ellos recibos, aunque no tengan la fuerza y efectos legales de los warrants. Las cosas continuarían como están, y sobre lo existente que

no se modifica, se constituye una organización complementaria indispensable, respetuosa de todas las garantías acordadas por la Constitución.

Se trata de conservar el tesoro común, otorgando documentos que lo representen, y esas funciones deben corresponder al Estado que es su guardián natural.

IX

El número de graneros primarios, regionales y terminales, así como su distribución en las regiones cerealistas, es cuestión que debe ser estudiada detenidamente por el Ministerio de Agricultura con los datos e informes suministrados por la Dirección de Estadística de ese departamento, asesorado a la vez por la Dirección de Ferrocarriles, para que en su acción combinada se procure la mejor utilización del material rodante y el más rápido transporte de cada cosecha. Pero faltaría en esta memoria uno de sus más importantes aspectos si fuera omitido un cálculo aproximativo del costo de la implantación proyectada, con un prospecto general de la cantidad de elevadores a construirse de acuerdo con las necesidades actuales.

Tomo como base de mis cálculos a ese respecto la organización del Canadá, por ser considerado ese país como el mejor servido en la instalación de sus graneros elevadores entre todos los exportadores de cereales. Allí la capacidad de los depósitos existentes alcanza a una cifra media de un 50 % de sus cosechas de trigo, lo que se estima suficiente para el almacenamiento de los granos, teniendo en cuenta que durante la época de la trilla se produce un movimiento constante de carga y descarga de los elevadores que permite una doble utilización en cada cosecha.

Aplicando la misma proporción a nuestro país, que en este año tendrá una producción calculada en cerca de siete millones de toneladas de trigo, lino, avena y cebada, debiendo ser estimado en ocho millones para el término medio de las correspondientes a los próximos cinco años, y calculando en cifras iguales las cosechas medias de maíz, que ocuparán los mismos depósitos una vez que se hayan distribuído y embarcado los granos trillados en enero, febrero y marzo, se llega a la conclusión de que sería necesaria una capacidad total en los graneros fiscales de cuatro millones de toneladas, que llenados dos veces para cada una de las cosechas de verano y de otoño, bastarían para un movimiento anual de diez y seis millones de toneladas, cifra algo mayor que la producción probable de 1912, pero con la cual es prudente contar para los años venideros, ya que se construirían los graneros con perspectivas de muy larga duración.

Su distribución, como he dicho, es problema que demanda una larga y prolija investigación, pero dado el movimiento habido en los ferrocarriles en los últimos tres años según las tablas que tengo a la vista, debe estimarse en unas 700 las estaciones que necesitarán graneros primarios, los que reclamarían 60 regionales y 5 terminales, con una capacidad, que en un anteproyecto como el que estoy formulando podría distribuirse así:

500	primarios de	2.000	toneladas	....	1.000.000
200	„ „	5.000	„	....	1.000.000
60	„ „	25.000	„	....	1.500.000
5	„ „	100.000	„	....	500.000
	Total de capacidad en toneladas			......	4.000.000

Puede alterarse la proporción de las capacidades, aumentando el número de los menores o el de los mayores, siempre que se conserve la capacidad total, que a mi juicio no sería prudente disminuir en el proyecto, porque habiendo sido tomados en los presupuestos los precios medios de costo de los distintos tipos de graneros, esas alteraciones tendrían poco efecto sobre el presupuesto general de las obras, en el cual se calcula el precio por cada tonelada de capacidad.

Los graneros han sido proyectados según el sistema Stricker, nombre del distinguido ingeniero que por primera vez lo ha empleado, introduciendo una modificación al conocido sistema del "cemento armado" sobre cuyos principios se funda. Resulta superior a los de madera, de concreto o de hierro y siendo más barato que el primer material, cuesta casi la mitad de los dos últimos. Tiene las ventajas de ser impermeable, incombustible, mal conductor del calor, seca los granos almacenados, y puede construirlos cualquier albañil; lo principal de su construcción es el ladrillo común, que puede obtenerse a poco costo en las inmediaciones de cada estación, y una vez hecho tiene una duración prácticamente indefinida.

Es un sistema ya probado en nuestro país, donde hay varios elevadores de ese tipo que han dado excelentes resultados, y cuyo costo efectivo sirve de base a los presupuestos con los cuales me ha obsequiado el propio inventor. Deben haber sido bien apreciados el sistema y la competencia técnica del ingeniero Stricker, cuando la compañía del Ferrocarril al Pacífico le ha confiado la construcción de los magníficos silos que ha levantado en Puerto Galván, de los cuales está plenamente satisfecha.

No habría así necesidad de buscar muy lejos un especialista, teniendo entre nosotros uno con larga actuación y experiencia en el país, que por gratitud hacia él le ofrece sus servicios con una única condición: que habrán de ser absolutamente gratuitos.

El presupuesto preparado del tipo de elevador de 2.000 toneladas, con las maquinarias correspondientes, resulta a razón de $ 15,45 m/n por tonelada, disminuyendo el costo a medida que aumenta la capacidad, hasta $ 12 por tonelada. Pero para que el cálculo no resulte estrecho, se ha prescindido de tales reduccciones y se ha tomado el precio unitario general de $ 15 por tonelada, lo que daría un costo total de los 765 graneros con capacidad para cuatro millones de toneladas, igual a sesenta millones de pesos moneda nacional.

No se incluye en estos cómputos el número de graneros que seguramente se construirían por cuenta de los particulares en muchas estaciones que tienen un movimiento menor de 5.000 toneladas, y aun por cuenta de los mismos ferrocarriles, que encontrarán inconveniente que el sistema no sea completamente uniforme en todas las estaciones; pero aun cuando sólo sea problemático que lo hicieran, debe tenerse presente esa posibilidad al considerar la solución que el proyecto aporta.

Debo insistir aquí sobre una consideración de la mayor importancia para que se pueda formar un juicio exacto sobre el proyecto, libre el

espíritu de la preocupación del exceso de gastos que paraliza en la actualidad toda iniciativa. Al hacer los cálculos de lo que la agricultura nacional pierde en inútiles desperdicios por falta de instrumentación adecuada, me he mantenido en cifras muy bajas, como ser entre otras el costo atribuído a las bolsas, que he fijado en casi la mitad de su precio actual, y por poco que la realidad supere esas cifras, la pérdida anual será superior al costo de los graneros. Puedo así afirmar que el capital que el país emplee en esas instalaciones, le será totalmente devuelto en cada año! Y debo agregar qua al lado de esa considerable ventaja, estaría la ruptura del formidable monopolio que pesa sobre los agricultores, la liberación del comercio y hasta una nota de civilización superior, vibrante en nuestras campañas, porque cada elevador con sus altísimos silos tubulares, sería un monumento erigido al progreso de la República.

X

Pasaré a ocuparme ahora de un punto importante que de propósito deliberado he dejado para los capítulos finales. Es el aspecto financiero del problema, la dificultad de encontrar los recursos cuantiosos indispensables para la realización de un plan tan vasto de obras, que no pueden ser fragmentadas, por las razones aducidas al principio de esta exposición, desde que no llenarían su objeto sino en el supuesto de constituir la instrumentación de un sistema general extendido en todas las regiones graneras de la República.

Para emprenderla con eficacia es necesario contar desde el principio con los elementos requeridos para no detenerse en la mitad del camino, y ha sido con el proyecto de gastos, un plan financiero que permita obtenerlos en forma que no comprometa los recursos generales de la renta ni las fuentes del crédito ordinario.

Siendo Ministro de Agricultura, en 1907, y tropezando sin cesar ante la imposibilidad de obtener dinero para la Defensa Agrícola en las oportunidades en que la importancia de las invasiones de langosta exigía inmediata disponibilidad, concebí la idea de crear un fondo propio que pudiera considerarse como tesoro de guerra, estableciendo para ello un pequeño impuesto de exportación a los cereales. Consulté el pensamiento con los representantes de los cerealistas, de la Bolsa de Comercio, con los principales banqueros, etc., y ante la favorable acogida de que fué objeto, llegué a constituir una Comisión de representantes de los gremios interesados, bajo la presidencia del señor don Manuel Correa Morales, para que hicieran un detenido informe sobre el proyecto. Esa Comisión encontró conveniente constituir el fondo de defensa y manifestó una opinión decididamente favorable a la creación del impuesto indicado, fundándose en que la tasa propuesta no alcanzaba a las oscilaciones diarias de los precios en el mercado interno. El proyecto no llegó a ser presentado al Honorable Congreso por motivos que no hacen al caso actual, pero he creído conveniente recordarlo como antecedente útil, porque si en aquella oportunidad los gremios interesados apoyaron una iniciativa de impuesto de exportación a los granos para la defensa agrícola, lógico será deducir que no opondrían dificultades ahora a su establecimiento, siempre que hubiera de aplicarse a un objeto igualmente beneficioso para ellos. Entonces se trataba de una tasa menor que las oscilaciones en la cotización diaria y no les parecía pesada por esa razón.

No puedo pensar que hoy hubieran de resistirla, en la forma transitoria en que la propongo, no alcanzando a la cuarta parte del costo de sólo la bolsa que habrán de ahorrar, sin contar las demás economías resultantes de un régimen destinado a obtener para los agricultores ventajas en todo orden.

Entiendo, además, que nada es más justo, tratándose de distribución de impuestos, que hacerlos pesar directamente sobre quienes hayan de disfrutar, en primer término, de los beneficios que serán sus consecuencias. Por estas poderosas razones he creído que debía adoptar como base financiera del plan general el impuesto de exportación de cincuenta centavos moneda nacional por tonelada de trigo, maíz, avena y cebada, y de un peso por tonelada de lino; diferencia esta última, fundada en el valor doble, cuando menos, de ese cereal, en forma exactamente igual a la que propuse en 1907.

Esa tarifa aplicada a la exportación mínima calculada para el año que corre por la Dirección de Estadística Agrícola, produciría la suma de $ 4.955.200 moneda nacional, y suponiendo que las construcciones se hiceran a medida que los recursos entren, se realizaría en diez años el plan, sin dificultades ni demoras por falta de fondos. No aconsejaría, sin embargo, un procedimiento tan lento, porque sería excesiva la espera de diez años para una instalación tan urgente, y por eso se autoriza en el proyecto una operación de crédito a base de "Obligaciones de Elevadores Argentinos" que se amortizarían rápidamente con el producido del impuesto, pudiendo así tan largo lapso de tiempo quedar reducido a lo que exigieran las construcciones mismas, que se calcula en tres años para los elevadores que se proponen por el proyecto. El establecimiento de un nuevo impuesto, aun por tiempo limitado, podrá encontrar oposición en algunos espíritus que consideran ya demasiado recargados a los contribuyentes, pero no veo otro medio de suplir a las exigencias impostergables de la economía nacional en la materia a que el proyecto se refiere, dado que no sería equitativo hacer pesar sobre el sacrificio de todo el país las ventajas que obtendrán tan sólo los productores de cereales, por numerosos que sean. La tendencia dominante se manifiesta en el sentido de aliviar, más bien que recargar, los impuestos a los consumos, y para llegar a esos fines no quedaría otro camino que el de hacer contribuir a la producción, que si bien se encuentra bastante gravada por impuestos provinciales, no es objeto de ninguno nacional. Debo, por otra parte, insistir una vez más en que la contribución propuesta no importa en realidad un gravamen para los que habrán de satisfacerla, pues no será ella sino una fracción relativamente pequeña del considerable ahorro que habrán de obtener.

Las obligaciones de elevadores argentinos que el proyecto autoriza a emitir serían, en mi opinión, un título fácil de colocar, por su renta, por la seguridad de su servicio en razón del impuesto especial que habrá de costearlo, y porque estarían grandemente interesadas en su éxito financiero las compañías de ferrocarriles, que encontrarían en ellas una aplicación muy conveniente para las reservas que están obligadas a mantener. No he iniciado a ese respecto gestiones previas por no considerarlo oportuno, pero no creo difícil obtener de su parte el mismo concurso que han prestado a la colocación de los bonos autorizados por la ley de irrigación, que gracias a él se encuentra actualmente en plena ejecución.

XI

En la administración del sistema general de graneros que por el proyecto se trata de establecer, debe distinguirse una dualidad de funciones que resulta tanto de los medios disponibles como de las circunstancias en que habría de desenvolverse. Por una parte sería la instrumentación de las operaciones materiales de la carga, de la descarga y del transporte; por la otra, una instalación de carácter económico y comercial destinada a movilizar rápidamente los valores representados por la producción cerealista.

La primera, que es función industrial, interesa principalmente a las empresas de ferrocarriles y a las administraciones de los puertos; la segunda, requiere la intervención directa del Estado, porque debe considerarse como función pública la clasificación de los granos dentro de la escala de tipos exigidos por el comercio interno o con las naciones extranjeras, que el Congreso está encargado de reglar, y la emisión de documentos de crédito que requieren en la economía nacional las garantías indispensables de la fe pública.

La manipulación de los productos en los diferentes momentos de su transporte, no exige la acción del Gobierno, bastando una simple fiscalización; en cambio, interesa considerablemente ahorrar todo cuanto sea posible en los gastos que ese manejo insuma, siendo ese uno de los objetivos que el proyecto tiene en vista. La exigen así como he tratado de demostrarlo, la clasificación, el certificado de depósitos y la guarda de los granos.

De ahí la conveniencia de dividir la tarea según su carácter, entre el Gobierno y las compañías de ferrocarriles.

Ya que, como se ha dicho, los "Graneros Primarios" (waystation elevators), no tienen más misión que la de descargar mecánicamente los carros cargados a granel y llenar los depósitos elevados para derramar los granos sobre los vagones, sin hacer con ellos manipulación alguna, no habría razón para que esas operaciones fueran administradas por el Estado. Vendrían tan sólo a substituir la forma actual de trabajar, disminuyendo en mucho el personal necesario, y las compañías lo harían más fácilmente con los empleados que tienen en las estaciones actualmente, pues todas las operaciones serían mecánicas y automáticas, hasta la impresión del recibo que se daría a cada carro del peso que hubiera descargado. Si los empleados fueran funcionarios, recargarían inútilmente los gastos, y además estarían sin trabajo la mayor parte del tiempo.

En mi opinión, los servicios de los depósitos primarios deberían ser gratuitos durante los primeros cinco años, como un estímulo en favor del transporte a granel, perdiendo el Gobierno el interés del capital, las compañías el sobresueldo que estarían obligadas a dar a los jefes de estación, más los pequeños gastos de carga mecánica, que sería una compensación por las muchas ventajas que de la implantación recibirían. Así quedaría también balanceado el impuesto, que recaería sobre los productores, con el ahorro de los peones empleados actualmente en la descarga de los carros, la carga de los vagones y la descarga de éstos en los terminales. La economía resulta en todas partes.

En los Graneros Regionales, así como en los Terminales, la administración tendría que quedar a cargo del Gobierno, porque allí es donde se clasificarían los cereales y donde quedarían constituídos los depósitos

oficiales a los efectos de la emisión, dada la importancia y la continuidad del trabajo de sus empleados.

Hay algunos puertos en los cuales los elevadores existentes son de propiedad particular en virtud de concesiones legales que habrían de ser respetadas. Esa circunstancia obligaría a procurar arreglos con las empresas concesionarias, que no ofrecerían dificultades insalvables, y es con ese objeto que se autoriza en el proyecto al Poder Ejecutivo para celebrarlos en las condiciones exigidas y con el espíritu de la ley propuesta.

No necesito decir que la administración de los Graneros Regionales y de los Terminales debería corresponder al Ministerio de Agricultura, dada la índole de tal función, creyendo, en consecuencia, que sería mi distinguido colega quien debería ocuparse en la redacción del proyecto en todo lo que a ella se refiere, como asimismo de lo que afecte a la clasificación de granos y a la emisión de los warrants.

Debo abstenerme en cuanto sea posible de toda invasión al campo de acción de otros Ministros, y si en algo he debido faltar a mi propósito, ha sido porque la naturaleza del asunto no permite trazar líneas precisas de deslinde. Así en lo referente a los Graneros Primarios en que me he visto obligado a entrar, por sus conexiones directas con los ferrocarriles, que corresponden al Departamento a mi cargo, y lo mismo con otros detalles respecto de las funciones de los regionales o en lo referente a la emisión de los warrants, porque sin éstos no habrá transporte a granel, que es, a mi juicio, la solución de las principales dificultades del problema que por el proyecto se trata de solucionar.

XII

La exposición precedente está lejos de responder al alto fin de bien público que la ha inspirado, y no dudo que habrá dejado muchos claros en las explicaciones dadas respecto de cada uno de los puntos que el complicado asunto comprende, parte por temor de prolongar en exceso este escrito, y mucho por la insuficiencia de su autor. Si el pensamiento tuviera la fortuna de ser aceptado en principio por V. E., el Honorable Congreso llenaría cumplidamente sus deficiencias al dictar una ley que el país reclama con la mayor urgencia, sea en la forma que propongo o en otra que considere más conveniente. En uno o en otro caso me quedaría la satisfacción de haber cumplido mi deber, tratando de obtener de los ferrocarriles servicios más eficaces que los prestados actualmente por ellos a la agricultura nacional.

Saluda al señor Presidente con su consideración más distinguida.

EZEQUIEL RAMOS MEXÍA.

Bases del proyecto de ley de graneros

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo a construir por cuenta del Estado, en las estaciones de los ferrocarriles nacionales o particulares, y en los puertos de ultramar, los graneros elevadores que fueran necesarios para el almacenamiento y transporte de cereales, de acuerdo con las disposiciones de la presente ley.

Art. 2º — Las construcciones serán de tres categorías: 1ª Graneros primarios, 2ª Graneros regionales y 3ª Graneros terminales, debiendo dotarse a cada uno de los mencionados tipos de la capacidad que corresponda según la importancia de la región y objeto a que habrán de servir.

Art. 3º — Los "graneros primarios" habrán de construirse en las estaciones de los ferrocarriles en que se calcule un movimiento anual de cinco mil toneladas de cereales, comprendiéndose en esta denominación el trigo, lino, maíz, avena, cebada, centeno y otros que en adelante fuesen objeto de cultivos extensivos.

Art. 4º — Los "graneros regionales" serán los que correspondan a puntos de mayor producción o a servir de centros a un número dado de "graneros primarios". Su ubicación y capacidad serán determinadas por el Poder Ejecutivo. Los graneros regionales estarán destinados a la limpieza, clasificación y depósito de los cereales y deberán ser construídos según las reglas del arte, con todos los perfeccionamientos para su mejor y más económica utilización.

Art. 5º — Los "graneros terminales" serán los construídos en los puertos de ultramar, y tendrán la capacidad y el utilaje necesarios para descargar trenes de cereales y cargar buques en el menor timpo posible. En ellos se hará también la limpieza, clasificación y depósito de los cereales procedentes de pequeñas distancias, con las limitaciones y condiciones que el Poder Ejecutivo considere conveniente establecer. Queda autorizado el Poder Ejecutivo para celebrar convenios con las empresas concesionarias de elevadores de granos construídos en los puertos, sea con el objeto de adquirir o de arrendar los existentes, sea con el de construir nuevos en los terrenos o lugares de su concesión. Queda también autorizado el Poder Ejecutivo a hacer iguales convenios con los propietarios de elevadores existentes en las estaciones de ferrocarriles.

Art. 6º — En las estaciones en que el movimiento anual calculado sea inferior a cinco mil toneladas de cereales, el Poder Ejecutivo podrá construir graneros primarios por cuenta y a cargo de los particulares que lo soliciten, obligándose a pagar el costo de la obra cuando haya pasado de esa cifra el movimiento anual en esta estación. Mientras no abone el capital podrá convenir el pago de un interés de 4 % al año.

Art. 7º — En los graneros primarios la compañía del ferrocarril otorgará recibo al cargador en que conste el nombre y clase del grano, su peso bruto, su peso específico y su grado de humedad, tomados con instrumentos de precisión debidamente contraloreados por el Gobierno. En los graneros regionales, y en los terminales cuando no vayan los cereales ya clasificados y limpios, los funcionarios encargados de la clasificación otorgarán a los remitentes los certificados de depósito correspondientes, en los cuales sólo se expresará la cantidad en peso y su calidad calculada con arreglo a los tipos establecidos por el Poder Ejecutivo para la entrega, a menos que permitiéndolo las circunstancias de espacio y de tiempo fuera posible la individualización de las remesas.

Art. 8º — En los graneros terminales y regionales la administración estará a cargo del Poder Ejecutivo, el que hará la clasificación, mezcla y limpieza de los cereales, y en los primarios se hará por las compañías de ferrocarriles, que serán responsables por las cantidades y valores que reciban hasta su entrega en el granero de destino. Para la fecha en que los graneros a que la presente ley se refiere hubieran de entregarse al servicio público, las compañías de ferrocarriles deberán tener disponible el

número de vagones para el transporte de cereales a granel que el Ministerio de Obras Públicas haya fijado a cada una, y en las condiciones provisionales o definitivas que ese Departamento hubiese establecido con la anticipación necesaria.

Art 9º — El certificado de depósito a que se refiere el Art. 7º de esta ley, y que en adelante se llamará ''warrant agrícola'', puede ser legalmente transferido por simple endoso, previamente sellado y anotado en los registros correspondientes del granero en que estuviera depositado el cereal a que se refiera. En el caso del Art. 11 bastará con el endoso del Banco acreedor y el sellado de la Bolsa.

Art. 10. — Todo warrant endosado en debida forma con los requisitos indicados en el artículo anterior, es un título legal y válido para el endosatorio que lo recibe, el que queda sin más trámite como dueño de la mercadería que expresa.

Art. 11. — El Banco que descuente un warrant tiene el derecho en caso de falta de pago al vencimiento de la obligación, de presentarse a los tres días a la Bolsa de Cereales (o a la de Comercio en su defecto) del lugar en que se encuentre la casa bancaria matriz y pedir que con avisos previos de veinticuatro horas sea vendido el warrant por un corredor de Bolsa al mejor postor. Del importe obtenido el Banco acreedor cubrirá la suma prestada y todos los gastos e intereses, abonando en cuenta al deudor el saldo que resultare. En caso de no alcanzar a cubrir la deuda el precio obtenido por el warrant, el acreedor podrá demandar la diferencia por vía de apremio, a cuyo efecto la comunicación hecha por la Bolsa al Banco acreedor servirá de título ejecutivo.

Art. 12. — El procedimiento autorizado por el precedente artículo sólo será apicable a los warrants descontados directamente por institutos bancarios que no hagan operaciones de compra y venta de cereales y otros productos; en caso de hacerlas el establecimiento descontador del documento, la Bolsa respectiva no dará curso a la gestión, debiendo el actor seguir el procedimiento ordinario.

Art. 13. — La emisión de warrants agrícolas sólo podrá hacerse por el Estado, y el Poder Ejecutivo no podrá autorizar su emisión respecto de cereales depositados fuera de los graneros fiscales. Los recibos de depósito otorgados por particulares no llevarán aparejadas las facilidades que la presente ley acuerda a los warrants y serán considerados como simples documentos de prueba en los juicios a que dieran lugar.

Art. 14. — La Nación garantiza a los tenedores de un warrant la existencia y disponibilidad de la mercadería en él especificada, con su peso y calidad, pero los depositantes no tendrán derecho de reclamar la entrega de cosas determinadas ni el pago de perjuicios por cambios supuestos o reales. La clasificación y condiciones del cereal al recibirlo, dará derecho a exigir la parte proporcional que corresponda a cada depositante en los tipos que resulten de las mezclas a efectuarse con los granos, al objeto de su fácil depósito y transporte, de acuerdo con las instrucciones dadas por el Poder Ejecutivo, que deberán publicarse con la debida anticipación.

Art. 15. — Desde el 1º de enero de 1913 y hasta que se haya cubierto el capital e intereses invertidos en las construcciones que la presente ley establece, las aduanas de la República exigirán el pago de un impuesto a todo cereal exportado, que será el establecido por la tarifa siguiente:

Un peso moneda nacional por cada mil kilos de lino u otro oleaginoso.

Cincuenta centavos m/n por cada mil kilos de trigo, avena, cebada, centeno y maíz.

La Contaduría General de la Nación abrirá una cuenta especial en la que abonará el producto de este impuesto, cargándole los gastos que se autoricen por el Poder Ejecutivo en cumplimiento de la presente ley.

Art. 16. — Autorízase al Poder Ejecutivo a emitir "Obligaciones de Elevadores Argentinos" hasta la suma de veinticinco millones de pesos oro sellado o su equivalente en libras esterlinas, dólares, marcos o francos, cuyo producto se destinará al pago de las obras autorizadas por el Art. 1º. Estas obligaciones gozarán de un interés de cuatro y medio por ciento anual y de una amortización no menor de uno por ciento al año, pudiendo el Poder Ejecutivo aumentar la amortización cuando lo considere conveniente. En el contrato de emisión de estas obligaciones podrá convenirse su servicio en el país o en el extranjero.

Art. 17. — Quedan afectados a la deuda autorizada por el artículo anterior las obras a construirse según el Art. 1º y al servicio de las obligaciones el impuesto creado por esta ley y el producto de los derechos de depósito, de clasificación y limpieza de cereales, y el remanente, deducidos los gastos de administración, se destinará al aumento de las instalaciones o a la amortización de las obligaciones emitidas.

Art. 18. — El Poder Ejecutivo no podrá arrendar los graneros cuya construcción se autoriza por la presente ley, ni contratar la administración de los regionales y terminales, sin autorización previa del Congreso.

Art. 19. — En la ejecución de las disposiciones de esta ley la intervención de los Ministerios de Hacienda, Agricultura y Obras Públicas se ajustará a la distribución de funciones establecidas por la ley Nº 3727.

Art. 20. — Para la construcción de los graneros se organizará en el Ministerio de Obras Públicas una Dirección General que tendrá a su cargo todo lo referente al ramo, pudiendo el Poder Ejecutivo ordenar la construcción por administración, por licitación pública, o por licitación privada entre casas constructoras especialistas.

Art. 21. — Queda autorizado el Poder Ejecutivo a arrendar a las empresas de ferrocarril el terreno de propiedad de las mismas en las que sea necesario ocupar en las estaciones con los graneros, pudiendo celebrar esos contratos de locación hasta por cincuenta años.

Declárase de utilidad pública la obra de los graneros fiscales y autorízase en consecuencia al Poder Ejecutivo para expropiar esos terrenos y los demás necesarios para situarlos convenientemente.

Disposiciones penales

Art. 22. — Los funcionarios clasificadores en los graneros fiscales que cometan fraude en los recibos que otorguen, sobre la substancia, calidad o cantidadades de los cereales a que se refieran dichos recibos, serán castigados con las penas que establece el artículo 202 del Código Penal para las defraudaciones. A los efectos de la graduación de la pena establecida en los incisos 1º al 6º de dicho artículo, se tendrá en cuenta el precio de plaza en la fecha en que se otorgó el recibo.

Art. 23. — El cargador que cometa fraude en la substancia, calidad o cantidad de los cereales que entregue declarados en el pedido de depósito o de transporte a los graneros fiscales será castigado con las penas del

artículo anterior, sin perjuicio del comiso del cereal. Iguales penas tendrá el cargador que por artificios dolosos, con la complicidad del funcionario clasificador o sin ella, obtuviera un certificado de depósito con una clasificación superior a la que correspondía.

Art. 24. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

RAMOS MEXÍA.

NOTA. — No se incluyen en el proyecto disposiciones referentes a la administración de graneros fiscales, porque es materia en la cual sólo debe intervenir el señor Ministro de Agricultura, quien propondrá el sistema que más le satisfaga; y en lo que se refiere a las formas de la clasificación y de las mezclas, porque debe quedar el asunto enteramente librado a las oficinas técnicas de aquel Departamento. En todo caso, lo que al respecto hubiera de incluirse en la ley, sería un punto difícil de resolver, que correspondería también exclusivamente al distinguido titular de aquella cartera.

R. M.

Elevadores de granos

(PROYECTO DEL EX MINISTRO CALDERÓN)

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar en licitación pública la construcción de elevadores graneros y secadores de granos, regionales y terminales, en las estaciones de ferrocarril y puertos que considere necesarios.

Art. 2º — El número de elevadores, su capacidad y ubicación será determinado por el Poder Ejecutivo.

Art. 3º — El pago de los elevadores se efectuará en títulos de deuda pública de 5 % de interés anual y una amortización de 1 % anual y los que hasta la suma de $ 50.000 moneda nacional, o su equivalente en oro sellado, puede emitir el Poder Ejecutivo a los efectos de esta ley.

Art. 4º — Declárase de utilidad pública la expropiación de los terrenos necesarios para la ubicación de los elevadores.

Art. 5º — Autorízase al Poder Ejecutivo para licitar la explotación de los elevadores, fijando los términos y condiciones, pudiendo realizar esta licitación simultáneamente con la de construcción y referida al total de la red de los elevadores que se proyecte o fraccionarla en secciones regionales.

Art. 6º — Las compañías que tomen a su cargo la explotación de los elevadores podrán emitir warrants en las condiciones de la ley de la materia.

Art. 7º — Todos los materiales y maquinarias que se introduzcan para la construcción de los elevadores, si ellos no existieran en el país, estarán libres de derechos.

Art. 8º — Declárase libre del pago de todo impuesto nacional, provincial o municipal, los elevadores que se construyan en virtud de esta ley, así como los terrenos ocupados por edificios accesorios, vías y demás que se considere indispensable para su funcionamiento.

Art. 9º — Todas las empresas de ferrocarriles estarán obligadas a consentir la construcción de ramales que liguen sus vías con los elevadores y realizar en ellos todos los servicios indispensables para la entrada y salida de los cereales en las condiciones de la ley de ferrocarriles nacionales y los reglamentos dictados por el Poder Ejecutivo a sus efectos.

Art. 10. — El Poder Ejecutivo podrá acordar a compañías nacionales o extranjeras la explotación de los elevadores, por plazos hasta de diez años, renovables por igual trémino si el Poder Ejecutivo resolviere continuar la misma forma de explotación.

Art. 11. — Queda igualmente facultado el Poder Ejecutivo para contratar directamente la construcción de los elevadores a que se refiere el artículo 1º, o la explotación a que alude el artículo 5º, si las licitaciones resultaran desiertas o las condiciones de las propuestas se reputaran inaceptables.

Art. 12. — El Poder Ejecutivo podrá someter a la decisión de árbitros, cualquier divergencia que surgiere por razón de la construcción o explotación de los elevadores.

Art. 13. — Comuníquese, etc.

Septiembre 18 de 1915.

HORACIO CALDERÓN.

Elevadores de granos

(PROYECTO DEL EX MINISTRO CALDERÓN)

Despacho de la Comisión del Honorable Senado

Honorable Senado:

La Comisión de Agricultura ha tomado en consideración el Mensaje y Proyecto de Ley del Poder Ejecutivo autorizándolo para contratar en licitación pública la construcción de elevadores graneros y secadores de granos, regionales y terminales, en las estaciones de ferrocarriles y puertos; y, por las razones que dará el miembro informante, os aconseja le prestéis vuestra aprobación con las modificaciones siguientes:

Art. 3º — El pago de los elevadores se efectuará en títulos de deuda interna o externa de cinco por ciento de interés anual y uno por ciento de amortización acumulativa, por licitación o por sorteo, según que su cotización corriente, sea menor o mayor que la par, y al efecto se autoriza una emisión hasta la suma de cincuenta millones de pesos curso legal o su equivalente en oro sellado. El servicio de estos títulos se hará con el producido líquido de los elevadores y subsidiariamente con rentas generales por pagos reembolsables.

El excedente del producido líquido sobre las sumas requeridas por el servicio de los títulos, se aplicará al aumento del número de elevadores y a la amortización extraordinaria de los títulos en la proporción que el Poder Ejecutivo considere conveniente.

Art. 13. — Deróganse todas las disposiciones que se opongan a la presente ley y los gastos que demanda su ejecución se harán de rentas generales con imputación a la misma.

Sala de la Comisión, septiembre 23 de 1915.

VIRASORO, C. MALBRÁN, E. CIVIT.

Despacho de la Comisión de la Cámara de Diputados

(RECAÍDO EN EL PROYECTO DEL EX MINISTRO CALDERÓN)

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar en licitación pública la construcción de elevadores graneros y secadores de granos regionales y terminales en las estaciones del ferrocarril y puertos que considere necesarios.

Art. 2º — El número de los elevadores, su capacidad y ubicación serán determinados por el Poder Ejecutivo.

Art. 3º — El pago de los elevadores se efectuará en títulos de deuda interna o externa de cinco por ciento de interés anual, y uno por ciento de amortización acumulativa, por licitación o por sorteo, según que su cotización corriente sea menor o mayor que la par, y al efecto se autoriza a una emisión hasta la suma de cincuenta millones de pesos curso legal o su equivalente en oro sellado. El servicio de estos títulos se hará con el producido líquido de los elevadores, y subsidiariamente con rentas generales por pagos reembolsables.

El excedente del producido líquido sobre las sumas requeridas por el servicio de los títulos se aplicará al aumento del número de elevadores y a la amortización extraordinaria de los títulos en la proporción que el Poder Ejecutivo considere conveniente.

Art. 4º — Declárase de utilidad pública la expropiación de los terrenos necesarios para la ubicación de los elevadores.

Art. 5º — Autorízase al Poder Ejecutivo para licitar la explotación de los elevadores fijando los términos y condiciones y pudiendo realizar esa licitación simultáneamente con la de construcción y referirla al total del sistema de elevadores que se proyecte o fraccionarla en secciones regionales.

Art. 6º — Las compañías que tomen a su cargo la explotación de los elevadores, podrán emitir warrants en las condiciones de la ley de la materia.

Art. 7º — Todos los materiales y maquinarias que se introduzcan para la construcción de los elevadores, si ellos no existieran en el país, entrarán libres de derechos.

Art. 8º — Declára nse libres del pago de todo impuesto, nacional, provincial o municipal, los elevadores que se construyan en virtud de esta ley así como los terrenos ocupados por edificios accesorios, vías y demás que se considere indispensable para su funcionamiento.

Art. 9º — Todas las empresas de ferrocarriles estarán obligadas a consentir la construcción de ramales que liguen sus vías con los elevadores, y realizar en ellos todos los servicios indispensables para la entrada y salida de los cereales en las condiciones de la ley de ferrocarriles nacionales, y los reglamentos dictados por el Poder Ejecutivo a sus efectos.

Art. 10. — El Poder Ejecutivo podrá acordar a compañías nacionales o extranjeras la explotación de los elevadores por plazos hasta de diez años, renovable por igual término, si el Poder Ejecutivo resolviere continuar la misma forma de explotación.

Art. 11. — Queda igualmente facultado el Poder Ejecutivo para contratar directamente la construcción de los elevadores a que se refiere el

artículo 1º o la explotación a que alude el artículo 5º, si las licitaciones resultaren desiertas o las condiciones de la propuesta se reputaran inaceptables.

Art. 12. — El Poder Ejecutivo podrá someter a la decisión de árbitros cualquier divergencia que surgiere por razón de la construcción o explotación de los elevadores.

Art. 13. — Deróganse todas las disposiciones que se oponen a la presente ley y los gastos que demande su ejecución se harán de rentas generales, con imputación a la misma.

Art. 14. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones del Senado Argentino, en Buenos Aires, a 27 de septiembre de 1915.

A la Honorable Cámara de Diputados:

La Comisión de Agricultura ha estudiado el proyecto de ley pasado en revisión por el Honorable Senado por el que se autoriza al Poder Ejecutivo para contratar en licitación pública la construcción de elevadores graneros y secadores de granos, y, por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la Comisión, septiembre 29 de 1915.

MANUEL MORA Y ARAUJO, L. SILVETI, J. M. JARAMILLO.

Proyecto de ley

Junio 9 de 1920.

El Senado y la Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — El Poder Ejecutivo procederá a construir galpones graneros, con elevador, para secar y limpiar cereales en los puertos o estaciones de ferrocarriles sobre los cuales hubiera centros de producción agrícola de importancia y a los que afluyen los agricultores con sus cosechas para la venta o embarque.

Estos galpones serán entregados a la sociedad cooperativa agrícola que exista en el lugar o a la más importante si existieran varias.

Art. 2º — Serán condiciones esenciales para que las cooperativas puedan recibir y usufructuar los galpones mandados construir por esta ley:

a) Que la sociedad tenga el reconocimiento de persona jurídica;

b) Que entre sus fines tenga el de fomentar y guiar, en la mejor forma, la producción agrícola, y servir de intermediaria para la venta de los productos de sus asociados.

Art. 3º — Que los asociados sean necesariamente agricultores, ya fuesen propietarios o simplemente arrendatarios de las tierras que cultiven, y que entre ellos no haya comerciantes o agentes de comercio que negocien sobre los mismos fines u objeto de la sociedad, aunque a la vez fuesen agricultores.

Art. 4º — El Poder Ejecutivo gestionará de las empresas ferroviarias el terreno y los desvíos necesarios junto a las estaciones para la construcción de estos galpones y el arreglo de vagones para la carga y descarga de los cereales a granel.

Art. 5º — En la confección de los planos para la construcción de los galpones deberá intervenir el Ministerio de Agricultura.

Art. 6º — El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley estableciendo las condiciones en que las cooperativas utilizarán los galpones.

Art. 7º — Los gastos que demande la ejecución de esta ley se imputarán a la partida .... del presupuesto de gastos.

Art. 8º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

SABÁ Z. HERNÁNDEZ.

Proyecto de ley

Julio 15 de 1920.

El Senado y la Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — El Poder Ejecutivo mandará construir sucesivamente en todos los centros agrícolas de la Nación, con preferencia en las proximidades de las estaciones de ferrocarriles, almacenes para guardar cereales y elevadores de granos, en condiciones que permitan utilizarse como depósitos emisores de "warrants", ya sea por el Estado mismo o por particulares a quienes se les conceda en arrendamiento, para que los exploten en los términos de la Ley Nº 9643.

Art. 2º — A los fines de la autorización anterior, desde el 1º de enero de 1921, la tesorería de la Nación acreditará en cuenta especial, bajo el rubro "Ley de fomento a la producción agrícola", todos los valores que ingresen por concepto de impuesto a la exportación de cereales, de acuerdo a la Ley Nº 10.349, cuya vigencia se prorroga en lo que se refiere a cereales, hasta tanto se haya rescatado la totalidad de títulos que se emitan de acuerdo a la autorización del artículo cuarto.

Art. 3º — Bajo la responsabilidad personal de quienes la autoricen, no podrá distraerse, ni en forma transitoria, suma alguna de los valores a que se refiere el artículo anterior, para otros fines que los determinados en la presente ley.

Art. 4º — Queda facultado el Poder Ejecutivo de la Nación, para emitir títulos de crédito interno que se denominarán "de fomento a la producción agrícola", hasta la cantidad de trescientos millones de pesos nacionales, destinados exclusivamente al cumplimiento de la presente ley.

Art. 5º — Dichas obligaciones, que gozarán del 7 % de interés anual y 1 % de amortización acumulativa, serán emitidas en series sucesivas, en el tiempo y cantidad que fije el Poder Ejecutivo.

Art. 6º — El Poder Ejecutivo podrá licitar las obras determinadas en el artículo 1º después de aprobados los planos y pliegos de condiciones respectivos, ya sea para ser cubierto su importe con la entrega de títulos al 95 % de su valor nominal, o con dinero efectivo, mediante la negociación de aquéllos a un tipo no inferior del enunciado.

Art. 7º — Hasta tanto se cree el fondo a que se refiere el artículo 2º, queda el Poder Ejecutivo facultado para utilizar de rentas generales

"las sumas que sean necesarias para iniciar de inmediato la ejecución de los trabajos para el cumplimiento de la presente ley, debiendo las mismas reintegrarse del fondo referido".

Podrá hacerse uso de iguales recursos y en las mismas condiciones para el servicio de los títulos, en caso de ser insuficientes los disponibles en aquél en las épocas requeridas.

Art. 8º — Si el producido del recurso a que se refiere el artículo 2º excediera en más de un 20 por ciento para el servicio de los títulos durante tres años, tomando el porcentaje en conjunto, el Poder Ejecutivo procederá a rescatar títulos, por licitación, hasta la suma que represente dicho excedente.

Art. 9º — Declárase de utilidad pública urgente la expropiación de los terrenos necesarios para el cumplimiento de la presente ley.

Art. 10. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

ARTURO M. BAS, R. M. ORTIZ.

Despacho de las Comisiones de Diputados en los proyectos de los diputados Hernández y Bas

---

Vuestras comisiones de legislación agraria y de presupuesto y hacienda han estudiado el proyecto del señor Diputado Hernández, sobre galpones graneros con elevador y el de los señores Diputados Bas y Ortiz, relativo a la construcción de almacenes de depósitos, para guarda de cereales y emisión de warrants; y, por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sanción del siguiente proyecto de ley:

Artículo 1º — El Poder Ejecutivo procederá a construir galpones graneros, en condiciones que permitan utilizarse como depósitos emisores de warrants, con elevador para secar y limpiar cereales, en los puertos o estaciones de los ferrocariles sobre los cuales hubiese centro de producción agrícola de importancia, y a los que afluyan los agricultores con sus cosechas para la venta y embarque. Estos galpones serán entregados por el Ministerio de Agricultura a la sociedad cooperativa agrícola que exista en el lugar.

Art. 2º — Serán condiciones especiales para que las cooperativas puedan recibir y usufructuar los galpones mandados construir por esta ley:

a) Que tenga el carácter de persona jurídica;

b) Que comprenda en sus fines el de fomentar en la mejor forma la producción agrícola y servir, especialmente, de intermediario para la venta de los productos de sus asociados;

c) Que los asociados sean necesariamente agricultores, ya fuesen propietarios o simplemente arrendatarios de las tierras que cultiven, y que entre ellos no haya comerciantes o agentes de comercio que negocien sobre los mismos fines u objeto de la sociedad, aunque a la vez fuesen agricultores;

d) Que por sus estatutos o reglamentos no se encuentren vinculados a comuniones religiosas o partidos políticos;

e) Que de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 394 del código de comercio no se conceda más de un voto a los socios, cualquiera que sea el número de sus acciones;

f) Que no conceda ventaja ni privilegio alguno a los industriales y fundadores, ni parte alguna de los beneficios a los directores, ni preferencia a parte alguna del capital.

Art. 3º — El Poder Ejecutivo gestionará de las empresas ferroviarias los terrenos y desvíos necesarios junto a las estaciones, para la construcción de los galpones, y la adaptación de vagones para la carga y descarga de los cereales a granel.

Art. 4º — En la confección de los planos deberá intervenir el Ministerio de Agricultura.

Art. 5º — Donde no hubiese cooperativa en las condiciones del artículo 2º de la presente ley, los galpones graneros que se construyan serán entregados a un Ingeniero Agrónomo que, además de administrarlos, tendrá el encargo de instruir a los agricultores en la formación de granjas, métodos de siembra, mejoramiento de los cultivos y aprovechamiento de los productos.

Art. 6º — El Poder Ejecutivo licitará la construcción de los galpones a que se refiere el artículo 1º, después que haya adquirido los terrenos y aprobado los planos y pliegos de condiciones respectivos.

Art. 7º — En la iniciación de la ejecución de la presente ley el Poder Ejecutivo invertirá la suma de $ 600.000 m/n destinada al efecto por el Item 5, inciso 1, anexo L del presupuesto vigente, más la suma de dos millones y medio de pesos del producido de la Ley Nº 10.349 en el año en curso. En lo sucesivo se destinará la cantidad anual de dos millones y medio de pesos de la ley mencionada, y si ella cesase en sus efectos, se fijará anualmente en el presupuesto una suma no inferior a un millón de pesos a más de las cantidades ingresadas por la utilización de los galpones.

Art. 8º — Declárase de utilidad pública la expropiación de los terrenos necesarios para la construcción de los galpones a que se refiere la presente ley. Los gastos que demande la expropiación se harán de los recursos mencionados en el artículo 7º

Art. 9º — El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley, estableciendo las condiciones en que las cooperativas utilizarán los galpones graneros.

Art. 10. — Comuníquese, etc.

Sala de la Comisión, septiembre 17 de 1920.

Víctor M. Molina, Isaac Francioni, R. M. Ortiz, J. A. Costa, José A. González, Manuel Peña, Sabá Z. Hernández, S. E. Corvalán, Diógenes Taboada, A. Echagüe, Daniel Fernández, J. L. Ferrarotti, José P. Tamborini, D. del Valle, E. Pérez Virasoro, Ernesto E. Padilla, Ricardo J. Davel, Nicolás Repetto, Pedro A. Fox, Pedro Solanet, Juan A. O'Farrell.

(Total de firmas 21 diputados).

Depósitos y elevadores para cereales

(PROYECTO DEL DIPUTADO NACIONAL J. GARCÍA GONZÁLEZ)

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo para sacar a licitación pública, dentro de los cuatro meses de promulgada la presente ley, la instalación de depósitos y elevadores de cereales en general, conjunta o separadamente en los distintos puntos de la nación que aquel designe dentro de las determinaciones que se consignan en esta ley, haciéndose cargo la empresa o empresas que resulten adjudicatarias de la construcción y explotación de aquéllos, o solamente de la construcción.

Art. 2º — De acuerdo a lo establecido en el artículo anterior, declaranse como lugares de instalación de depósitos y elevadores de cereales en general, la Capital Federal y las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos y territorio de la Pampa Central.

No contrariará la licitación, la circunstancia de que en las propuestas que se presentasen, se suprimiesen puntos comprendidos en la licitación ordenada por el Poder Ejecutivo o se agregasen otros.

Sin embargo, a los fines del estudio comparativo de las propuestas para tal caso, deberá establecerse en la proposición el costo especializado de lo suprimido o aumentado y proposición condicional de instalarlo, y en su caso explotarlo, si se aceptase, con cargo de que lo excluído de ella fuese instalado o de que la agregación fuese suprimida.

Art. 3º — En caso de que después de algún tiempo de funcionamiento conviniese sacar de un punto y poner en otro algún depósito o elevador, podrá hacerse por el tiempo que faltase hasta el término de la concesión, a costa del contratista, y previo acuerdo con el Poder Ejecutivo.

Art. 4º — Ningún depósito o elevador podrá entrar en uso sin autorización documentada del Poder Ejecutivo, que podrá ser retirada en caso de irregular funcionamiento.

Art. 5º — Declárase de utilidad pública y materia de expropiación forzosa toda propiedad, en la cual debiese hacerse la instalación licitada. Dicha expropiación se verificará conforme a plano que el Poder Ejecutivo apruebe, en consecuencia del contrato que se celebrará una vez resuelta la licitación.

Art. 6º — La expropiación podrá ser hecha por los agentes fiscales representantes de la Nación en el orden judicial, si lo deseasen los concesionarios. Pero el importe del precio o indemnización de los expropiados, será a cargo y pagadero por la empresa adjudicataria en el acto de llevarse a cabo la transferencia que se efectuará directamente al concesionario.

Para la ocupación provisional que queda autorizada sobre el bien a expropiarse, en razón de urgencia pública, el concesionario deberá entregar al Poder Ejecutivo Nacional los fondos necesarios previamente, si se hubiese optado por la actuación de éste para el juicio de expropiación.

Art. 7º — En caso de que el terreno en que hayan de hacerse las instalaciones licitadas o propuestas fuese de propiedad fiscal, facúltase al Poder Ejecutivo a contratar su arrendamiento por el precio y condiciones que determine, sujeto a la aprobación del Honorable Congreso.

Art. 8º — En caso de que fuese necesario extender algún ramal de los ferrocarriles existentes al lugar de los depósitos o elevadores, se de-

clara expropiable por causa de utilidad pública el terreno necesario para la colocación del ramal y su servicio, de acuerdo al plano que con tal objeto apruebe el Poder Ejecutivo, siendo la expropiación a cargo de la respectiva empresa ferroviaria, que hubiese aceptado la obligación de extender el ramal en el caso de no corresponderle por la ley de su concesión y otra.

Art. 9º — Los bienes expropiados, como las construcciones que se hicieren a los fines de esta ley, se entenderán intransferibles sin previo acuerdo del Poder Ejecutivo durante el término del contrato.

Art. 10. — Las tarifas de operaciones en los depósitos o elevadores serán ofrecidas por los proponentes, quienes al presentarse deberán determinar la escala mínima o gradual a que se compromentan bajo las especificaciones de operaciones que determine el Poder Ejecutivo al fijar las bases de la licitación mencionadas en el artículo 26 de esta ley.

Entre las indicaciones o especificaciones que establecerá a este respecto el Poder Ejecutivo al formular el pliego para la licitación, deberá recabar declaraciones sobre el tiempo y condiciones en que el proponente admitirá la intervención del Poder Ejecutivo en la reducción de tarifas, con relación a un porcentaje sobre las entradas brutas o líquidas de la totalidad del negocio, o por zonas; y en su caso, en proporción al tonelaje o bajo las cláusulas y estipulaciones que cada proponente crea conveniente presentar, al propósito de la intervención mencionada del Poder Ejecutivo sobre dicho particular.

Art. 11. — Será obligación del concesionario asegurar las mercaderías depositadas en las instalaciones dentro del precio que se fije en las tarifas; y tales seguros deberán efectuarse en las compañías que tengan representación y funcionamiento legal en el país y en las que puedan hacerse efectivas inmediatamente las indemnizaciones.

Art. 12. — La introducción de los materiales destinados a la construcción de los depósitos y elevadores se hará libre de derechos aduaneros.

Art. 13. — El concesionario o concesionarios de depósitos o elevadores, además del depósito a que se refiere el artículo 27, darán hipotecas en favor del Poder Ejecutivo de todos los depósitos o elevadores en garantía de los warrants que se autoricen y otorguen.

La inscripción de la hipoteca valdrá por el término de la concesión, más un año después.

Art. 14. — Una vez dados al servicio público los depósitos o elevadores, será obligación del adjudicatario de la concesión otorgar warrants sobre los cereales recibidos en las condiciones generales de la ley que rija sobre la materia o en su defecto y mientras se dicte, de conformidad a las disposiciones que establezca el Poder Ejecutivo independientemente de sus facultades de reglamentación de tales fines.

Art. 15. — El concesionario quedará incapacitado civil y comercialmente para operar sobre cereales en otro orden de operaciones que las autorizadas por esta ley, en cuanto se refiere a las funciones de depósitos y elevadores, siendo de nulidad absoluta cualquiera otra que realizase.

En caso de efectuarse acto alguno, en contravención a la precedente disposición, por acción directa o de interpósita persona, el concesionario padecerá multa de cinco a cincuenta mil pesos moneda nacional, según las reglamentaciones que el Poder Ejecutivo establezca, las cuales se harán efectivas sobre el depósito determinado por el artículo 27, sin perjuicio de que éste sea reintegrado dentro de las 48 horas, bajo apercibimiento de cobro por vía de apremio por la suma que faltare.

Art. 16. — Durante la concesión de explotar que por esta ley se licite, la Nación, a distancia de quince kilómetros de las instalaciones, no podrá conceder a terceros, sin licitación pública, otras del mismo género; bien que podrá construirlas y explotarlas por su cuenta si lo creyese conveniente a los intereses públicos.

Art. 17º — Conformándose a estas prescripciones y a las bases que el Poder Ejecutivo dispondrá de acuerdo con esta ley, los proponentes sobre construcción y explotación conjunta indicarán:

a) El número de años por el cual piden la explotación, contados desde la firma del contrato, teniendo presente lo establecido en el artículo 20.
b) El tanto por ciento del producido bruto que entregarán a la Nación.

Art. 18. — Con pagarse el porcentaje sobre la entrada bruta a lo cual se refiere el artículo anterior, el concesionario queda exonerado de todo impuesto nacional, provincial o municipal creado o por crearse, con excepción del sellado sobre warrants y contratos de depósitos u operaciones de elevadores.

En la exoneración, no se comprenderá el pago de pavimentos en calles o caminos en que se sitúen las instalaciones.

Art. 19. — Al objeto del debido contralor de las entradas brutas de que se sacará el porcentaje para la Nación, el Poder Ejecutivo podrá intervenir en la forma que disponga en la explotación; y todos los comprobantes serán hechos de acuerdo con el Poder Ejecutivo y exhibidos cuando los requiera.

Art. 20. — Después del número de años que se contrate según el artículo 17 y por el solo hecho de la expiración de dicho plazo, el Poder Ejecutivo subrogará a la firma concesionaria en todos sus derechos, tomando inmediatamente posesión de todas las instalaciones y sus accesorios, que pasarán a ser propiedad de la Nación sin indemnización alguna, según el mayor término de la propuesta; o abonando la Nación el 50 por ciento del precio de costo o del valor entonces, a opción del Poder Ejecutivo, si la propuesta por menor término fuere así.

A fin de que dicha entrega se realice en perfectas condiciones de conservación, el Poder Ejecutivo podrá intervenir en el funcionamiento y explotación desde 3 años antes de que se termine la concesión, con facultad de ordenar todas aquellas obras que demostrase indispensables para conservar el material que se entregará. A la expiración del término del contrato, se escriturarán a favor de la Nación las propiedades e instalaciones.

Art. 21. — Las propuestas sobre construcción únicamente por cuenta de la Nación, sin explotación por los proponentes, podrán hacerse sobre las planillas de precios unitarios que serían las de presupuesto de las obras; o también por precios fijos (forfait), por partes enteramente terminadas a elección de los proponentes.

En ambos casos el Poder Ejecutivo por su intervención técnica verificará mensualmente lo hecho en cada clase de obras y establecerá, de acuerdo con los contratistas, certificados acumulados; y luego, certificados definitivos, a medida que se vayan terminando secciones o partes completas.

Art. 22. — Los proponentes de construcción únicamente, establecerán la forma de pago bajo la base de que la Nación no deberá desembolsar inmediatamente la totalidad del costo de la obra; y bajo la base de que

la misma no afecte más renta que la producida por la explotación total de la empresa.

Art. 23. — La concesión a que se arribe, según esta ley, será intransferible sin previo acuerdo del Poder Ejecutivo, fundado en responsabilidad y crédito del adquirente.

Art. 24. — Toda cuestión sobre el contrato será resuelta por árbitros, conforme a las leyes comunes, siendo el laudo inapelable.

Art. 25. — La licitación fecultada por el Art. 1º se fijará para el día último del octavo mes siguiente al de los cuatro meses fijados en el artículo citado. Si dicho día fuese feriado, se fijará el hábil anterior.

Art. 26. — Los proponentes deberán atenerse a las indicaciones sobre planos, pliegos de condiciones y especificaciones para la ejecución de las obras, cómputos, presupuestos de costo, memorias descriptivas y justificativas, multas por atraso, operaciones de explotación, etc., etc., que el Poder Ejecutivo disponga y se den a conocer como bases de la licitación, sin perjuicio de las que además los proponentes creyeran conveniente agregar.

Art. 27. — Los proponentes acompañarán como referencia de su capacidad financiera, una carta de un banco de la capital federal, en que se acredite una información satisfactoria al respecto.

A la propuesta, deberá acompañarse, además, un recibo de banco que funcione en la Capital Federal, en que conste haberse depositado la suma de quinientos mil pesos moneda nacional en dinero o en títulos del Banco Hipotecario Nacional, al tipo del día del depósito y a la orden del Gobierno de la Nación.

Art. 28. — Los documentos expresados precedentemente, como también todas las presentaciones que constituyen o formen parte del proyecto o proposición, deberán entregarse cerrados y lacrados a la Secretaría del Ministerio de Obras Públicas, en día y hora fijados en el aviso de licitación y serán abiertos por orden de presentación, levantándose acta ante el señor Ministro de Obras Públicas.

No se admitirán aclaraciones ni explicaciones respecto a las propuestas que se presentasen.

Art. 29. — La licitación será resuelta por el Poder Ejecutivo dentro de los tres meses subsiguientes a la fecha de la apertura de las propuestas.

El Gobierno Nacional podrá aceptar la propuesta que más convenga a los intereses públicos, o rechazar todas las que se presentasen, si resultasen a su juicio inconvenientes.

Art. 30. — Resuelta la licitación, las garantías a que alude el artículo 27 serán devueltas a todos los proponentes, excepción hecha del adjudicatario por aceptación de su propuesta.

El depósito efectuado por éste se mantendrá hasta la terminación de las obras en caso de construcción únicamente, o hasta la terminación de la concesión en caso de construcción y explotación, en garantía de las responsabilidades contraídas y para la relativa a warrants que se autoricen sobre cereales, materia de explotación.

Art. 31. — Un mes después de la fecha en que hubiese sido aceptada una propuesta, el adjudicatario deberá firmar el respectivo contrato público, bajo pena de perder la garantía aludida en el artículo 27, cuyo importe ingresaría a la tesorería de la Nación. Igual pena será aplicada al proponente que desista de su proposición. Todo sin perjuicio de la acción correspondiente.

Art. 32. — La empresa o firma, que resulte adjudicataria, deberá fijar su domicilio legal a todos los efectos de sus relaciones de derecho con la Nación, en la Capital Federal.

Art. 33. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

J. García González.

Del proyecto de ley del P. E., de fecha 28 de julio de 1923 sobre contralor del comercio de productos agropecuarios

---

CAPÍTULO V

DEPOSITOS DE GRANOS

Art. 25. — Los depósitos, elevadores y tinglados públicos en general, quedan obligados a recibir, por riguroso turno de llegada, hasta la medida de su capacidad, todos los productos agrícolas que se lleven para almacenar. Queda absolutamente prohibido arrendar o subarrendar o locar espacio determinado dentro de los locales, debiéndose cobrar el espacio por el tiempo ocupado solamente en proporción de la cantidad de productos.

Art. 26. — Las empresas de depósitos y elevadores públicos están obligadas a expedir dentro de los términos establecidos por la ley 9643 y decreto reglamentario, certificados de depósito y warrants.

Art. 27. — Cuando los concesionarios de la ley 3908 no acepten la obligación de emitir los certificados de depósito y warrants a que se refiere el artículo anterior, el Poder Ejecutivo podrá proceder a la expropiación de sus depósitos y elevadores, a cuyo efecto se declaran estas adquisiciones de utilidad pública.

Art. 28. — La Comisión de Contralor del Comercio de Productos Agrícolas, tendrá a su cargo la clasificación y fiscalización de las operaciones de todos los depósitos y elevadores públicos, particulares u oficiales, existentes o que se construyan en el futuro. Se entenderá por depósito o elevadores públicos todos los elevadores terminales, los semiterminales, los elevadores de campaña, los elevadores de selección o curación de productos dañados o perjudicados, los galpones o depósitos públicos de granos, los tinglados, las chatas marítimas de elevadores de depósitos, que se construyan en los puertos y sobre las líneas del ferrocarril, sean todas ellas oficiales o de propiedad privada.

Art. 29. — Ningún elevador o depósito público podrá funcionar sin el permiso correspondiente otorgado por la comisión. Antes de recibir el permiso deberán dar una garantía que no será menor de pesos 300 moneda nacional, por cada mil toneladas de capacidad.

Art. 30. — Los propietarios, arrendatarios, gerentes, directores y empleados de los elevadores o depósitos públicos, no podrán comprar, vender o negociar directa o indirectamente sobre los productos de que se ocupan los elevadores o depósitos.

Art. 31. — Los elevadores o depósitos que presten servicios públicos deberán presentar anualmente una memoria sobre el monto de las operaciones efectuadas, la clase, tipo y graduación, condición de entrada y de

salida y presentarán el presupuesto de gastos y las tarifas de almacenaje, limpieza, clasificación, etc., para el año siguiente.

Art. 32. — Los depósitos y elevadores que se construyan para el servicio público podrán acogerse a la ley 3908, cuyos beneficios y efectos se declaran prorrogados, desde la reglamentación de la presente ley, por los mismos términos que aquella señala.

Art. 33. — Autorízase al Poder Ejecutivo para construir los elevadores de granos o depósitos públicos de productos que sean necesarios en los puertos de la República, estaciones de ferrocarril y otros puntos que se estime convenientes, pudiendo, para financiar la operación, emitir los títulos necesarios hasta la cantidad de cincuenta millones de pesos moneda nacional, o delegar en empresas particulares, dentro de ese límite, la construcción y explotación de los mismos, garantizándoles por diez años un beneficio del seis por ciento anual sobre el capital invertido.

VARIOS

Conclusiones de la Comisión Especial de 1919 para proponer la reglamentación de las leyes números 3451 y 8475

En conclusión, esta Comisión opina que si bien, como lo manifiesta anteriormente, la ley en vigencia, en parte, no ha dado resultado, esta deficiencia no es imputable a la ley, sino a la falta de una reglamentación que la interprete y fije claramente su alcance y el criterio uniforme para su aplicación. Esta circunstancia es muy probablemente la que ha traído la inversión de capitales en la explotación de elevadores de granos, y no hay duda, que al amparo de ella, una parte considerable de los que se han invertido, no se han ajustado a los términos y propósitos de la ley.

Cree, entonces, la Comisión, que si se aprueba el adjunto proyecto de reglamentación, la ley ha de ser eficaz en lo sucesivo.

En consecuencia, la única modificación que propone en ella, es una prórroga del término de su vigencia, extendiendo hasta el año 1930 todos los derechos que acuerdan a las empresas que quieran establecer elevadores de granos, la Ley 3.908 y complementarias.

PROYECTO

Disposiciones Generales

Solicitudes de concesión.

Artículo 1º — Las empresas particulares que deseen acogerse a los beneficios de la Ley 3908 y complementarias, deberán presentar sus solicitudes al Ministerio de Agricultura, con las siguientes indicaciones:

a) Naturaleza de las operaciones para que ha sido constituída la empresa;
b) Ubicación precisa y área del terreno donde se propone construir el elevador, indicando a quién pertenece el terreno y por quién se halla ocupado en el momento de solicitarse la concesión;
c) Acompañar copia del título de propiedad del terreno, en caso de ser propio;
d) Categoría en que se halla comprendida la empresa, de acuerdo con la clasificación que establece el artículo 3º de este decreto;
e) Capacidad de los silos y depósitos del elevador;
f) Tratándose de empresas de la categoría *c* (Art. 3º), indicar la parte de las cifras del inciso anterior que sería necesaria para los productos de propiedad de la empresa.

Clasificación de las empresas concesionarias.

Art. 2º — Los elevadores de granos que se establezcan en las condiciones de la Ley Nº 3908 y complementarias, deberán destinarse al servicio público en la totalidad de su capacidad o en la proporción que resulta de la clasificación establecida en el artículo siguiente.

Art. 3º — Clasifícanse a las empresas que se acojan a la Ley 3908 y complementarias, de acuerdo con la naturaleza de las operaciones comerciales que realicen, en las siguientes categorías:

a) Empresas dedicadas exclusivamente a la explotación de elevadores de granos. Los cereales que pasan por el establecimiento son en su totalidad de agricultores ajenos a la empresa, es decir, la empresa no comercia con esos productos;
b) Empresas, tales como las casas exportadoras, que comercian con los cereales que pasan por el elevador o bien empresas como los molinos, para los que el elevador es un establecimiento anexo a su industria. Todos, o la mayoría de los productos que pasan por el elevador, son de propiedad de la empresa;
c) Empresas mixtas, que destinan parte de la capacidad de sus instalaciones al servicio propio de las empresas y parte al servicio público. La destinada al servicio público será como mínimo el 50 por ciento de la capacidad total de los silos y el de la capacidad horaria de las maquinarias del elevador.

Art. 4º — Las empresas concesionarias de elevadores terminales (en el puerto de la Capital y demás puertos de embarque al exterior), deberán estar comprendidas en la categoría *a*.

Podrán también acordarse estas concesiones a empresas de la categoría *b* o *c*, en terrenos separados de las líneas de los muelles por una distancia que se determinará en cada caso, o bien, cuando los concesionarios corran con los gastos que demande la construcción del muro de atraque o talud y terraplenes necesarios para la instalación del elevador, así como la construcción de calzadas, vías y demás instalaciones auxiliares necesarias para su funcionamiento.

Art. 5º — Podrán concederse las franquicias de la Ley 3908 y complementarias, a las empresas de la categoría *b* que soliciten concesión para construir elevadores regionales (en las estaciones de ferrocarril) en terrenos de su propiedad.

Vencido el término de cinco años, contado desde la fecha del contrato de concesión, la empresa concesionaria deberá ampliar sus instalaciones o destinar la parte que corresponda de las existentes, para transformarse en empresas de la categoría *c*.

Aprobación de los planos. — Contratos de Concesión. — Realización de las obras.

Art. 6º — Dentro del término de 3 meses de la fecha de la concesión, los concesionarios deberán presentar al Ministerio de Agricultura, para su aprobación, previo informe del Ministerio de Obras Públicas, los planos de las obras a construirse.

Dicho término podrá ser prorrogado en caso de fuerza mayor debidamente justificado, debiendo iniciarse la gestión correspondiente antes de su vencimiento.

Art. 7º — Los planos, que se presentarán por duplicado, deberán ser firmados por un ingeniero con título expedido por Universidad Nacional y deberán tener todos sus leyendas en idioma castellano y sus medidas expresadas en sistema métrico decimal. Constarán de la planta general de las obras y de las fundaciones y las secciones longitudinales y transversales necesarias para dar una idea exacta de la construcción y de la distribución y capacidad horaria de las maquinarias de carga, descarga, limpieza y demás que se prevean para el elevador proyectado. Deberán además acompañarse de una memoria descriptiva, con los cálculos justificativos, cómputo métrico y presupuesto detallado de las construcciones o instalaciones.

Art. 8º — El estudio de los planos estará a cargo del Ministerio de Obras Públicas, correspondiendo al de Agricultura, determinar si satisfacen las condiciones de capacidad y naturaleza de las instalaciones, requeridas de acuerdo con las características de la zona que deba servir el elevador.

Art. 9º — Dentro del término de tres meses de la aprobación de los planos, la empresa concesionaria deberá firmar el respectivo contrato de concesión y en garantía de su cumplimiento entregará, en el acto de firmar el contrato, el boleto que acredite haber constituído a la orden del Ministerio de Agricultura el depósito de $ 25.000 moneda nacional, que prescribe el artículo 9º de la ley, o, en su caso, la suma que resulte de acuerdo con el artículo siguiente de este decreto.

Art. 10. — En los casos en que la suma de $ 25.000 sea mayor que la equivalente al diez por ciento del importe de la obra, podrá fijarse en esa proporción la garantía que deberán satisfacer las empresas concesionarias.

Art. 11. — En los casos de concesiones múltiples, a los efectos del depósito de garantía, cada elevador se considerará como una concesión distinta, debiendo depositarse $ 25.000 por cada uno de los elevadores que construya la empresa concesionaria, o en su caso, la cantidad que resulte de acuerdo con el artículo anterior.

Art. 12. — Cuando el importe de las obras ejecutadas alcance el valor de la suma depositada, ella será devuelta, garantizando desde entonces el cumplimiento del contrato las construcciones e instalaciones existentes.

Art. 13. — La empresa concesionaria concluirá las obras y las entregará al servicio público en el término que le fije el decreto de aprobación de los planos.

Este término podrá ser prorrogado en caso de fuerza mayor, debidamente justificado, debiendo iniciarse la gestión correspondiente antes de su vencimiento.

Art. 14. — El Ministerio de Obras Públicas realizará la inspección de las obras durante su construcción. Los gastos que esta inspección origine serán por cuenta de los concesionarios.

Vagones para transporte a granel.

Art. 15. — De acuerdo con lo que establece el inciso 2º del artículo 5º de la ley general de ferrocarriles, el Ministerio de Obras Públicas requerirá en cada caso de las empresas ferroviarias, se provean del material rodante adecuado y con la capacidad necesaria para atender el normal funcionamiento de los elevadores que se establezcan sobre sus líneas.

Art. 16. — Las empresas concesionarias de elevadores de granos podrán introducir, libre de derechos, el material rodante especial necesario para el transporte a granel de los productos depositados en los elevadores regionales, o, en su caso, de los que afluyan a los elevadores terminales de que sean concesionarios.

Art. 17. — Los concesionarios que posean vagones para transporte a granel, por no disponer de ellos en cantidad suficiente las empresas ferroviarias, tendrán derecho a recorrer las líneas de éstas, previo convenio entre ambas, respecto a las tarifas para la utilización de sus líneas y para los servicios de tracción, actuando como árbitro el P. E. en caso de divergencia.

Art. 18. — Una vez firmado el contrato de concesión, y a los efectos de lo dispuesto en el artículo 4º de la ley, la empresa concesionaria deberá presentar una planilla con el cómputo de los materiales procedentes del extranjero que invertirá en la construcción, así como de las maquinarias destinadas al establecimiento. Aprobada dicha nómina por el Ministerio de Obras Públicas, se remitirá al de Hacienda para el despacho aduanero correspondiente, dándose cuenta al de Agricultura a los efectos de su agregación al expediente originario.

Art. 19. — Las empresas que deseen hacer uso de las franquicias que establece el artículo 16 de este decreto, deberá justificar previamente la necesidad de los materiales cuya libre introducción requieren, de acuerdo con el movimiento medio de la zona de influencia del elevador.

Art. 20. —— El Ministerio de Agricultura, por intermedio de la Dirección General de Comercio e Industria, tendrá a su cargo la inspección durante su funcionamiento, de los elevadores que se construyan de acuerdo con la ley 3908 y complementarias, para contralorear el cumplimiento de sus disposiciones y las de este decreto reglamentario. La inspección de las vías auxiliares, maquinarias, etc., estará a cargo del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 21. — A los efectos del artículo anterior y para el contralor del cumplimiento de los artículos 2º y 3º, las empresas concesionarias deberán facilitar al Ministerio de Agricultura todas las informaciones que se le requieran, relacionadas con las operaciones que realizan, elevándole además mensualmente una relación del movimiento habido en el establecimiento, con indicación de la naturaleza, cantidad y procedencia de los productos depositados, así como de los que hayan utilizado los distintos servicios del elevador.

Las empresas concesionarias deberán asimismo permitir el libre acceso del funcionario encargado de la inspección y facilitarle todas las informaciones que éste juzgue necesarias para el cumplimiento de su cometido.

Art. 22. — Serán causa de caducidad de la concesión:

a) La falta de cumplimiento del artículo 6º de este decreto, en lo referente al término de presentación de los planos.
b) Las transgresiones a lo dispuesto por los artículos 9º, 10º y 11º.

Art. 23. — Serán causa de caducidad de la concesión con pérdida del depósito de garantía:

a) Las transgresiones a lo dispuesto por el artículo 2º.
b) La falta de cumplimiento del artículo 13, relativo al término medio fijado para entregar las obras al servicio público.
c) La transferencia de las instalaciones, sin el consentimiento previo del P. E.

Art. 24. — Los casos de incumplimiento de lo dispuesto por el artículo 21, caerán bajo las sanciones que establece la Ley Nº 4.519.

Disposiciones Especiales

Elevadores regionales.

Art. 25. — A los efectos del artículo 1º de la ley, las empresas ferroviarias podrán ceder en locación, a las concesionarias de elevadores, los terrenos necesarios sobre sus líneas y en las adyacencias de las estaciones en donde no hubiere terrenos fiscales, fijándose de común acuerdo entre ambas empresas las condiciones de arrendamiento. En caso de no aceptar las empresas ferroviarias esta forma de cesión, los terrenos serán expropiados, conforme a lo dispuesto por el artículo 2º de la ley.

Art. 26. — Las obras deberán proyectarse y ejecutarse de manera que no entorpezcan durante su ejecución ni durante su funcionamiento, el tráfico regular de los trenes.

Art. 27. — Las empresas ferroviarias deberán permitir la construcción por cuenta de los concesionarios de elevadores de granos, de los ramales auxiliares necesarios entre sus vías y los elevadores y realizar en ellos todos los servicios indispensables para el tráfico de cereales, en las condiciones de la Ley General de Ferrocarriles.

Art. 28. — Las empresas concesionarias de elevadores de estación, tendrán derecho de prioridad por el término de cinco años, contando desde la fecha del contrato, para todas las concesiones que se consideren necesarias en un radio de diez kilómetros del punto de ubicación del elevador construído en cumplimiento de la primera concesión que se les haya acordado.

Art. 29. — Las oficinas de movimiento de los puertos en los que se acuerden concesiones de elevadores terminales, ejercerán superitendencia sobre las vías auxiliares construídas por las empresas concesionarias, a cuyo cargo estará la conservación de las mismas.

Art. 30. — El funcionamiento de los elevadores terminales se ajustará en un todo a la reglamentación vigente para cada puerto.

Javier Padilla, Edmundo Palma,
Humberto A. Testa.

RESUMEN DE LAS EXPORTACIONES DE GRANOS

POR PUERTOS, ESPECIES Y AÑOS

Especie	Años	Buenos Aires	Rosario	La Plata	Bahía Blanca	Santa Fe	San Nicolás	Otros puertos
Trigo	1927	867 657	1 177.451	114 021	1.460 684	361.041	46.890	193.985
	1926	670.410	201.685	108 390	1 006 822	6 184	7.858	33.424
	1925	662.947	1.203.860	85.574	479 503	279.340	39.413	242.786
	1924	911.198	1 218.546	87 260	1.586 093	301 751	76.504	202.846
	1923	987.041	1.303 106	46 112	1 138 230	259 455	26.055	161.858
	Término medio	779 850	1.020.929	88.271	1 134.266	241.554	39.344	166 9[illegible]
Maíz	1927	2.561.752	3 285.404	322.132	77.026	107.128	1.301.767	685.721
	1926	1.566 868	2.218.886	111.205	36 594	81.107	537.569	354.783
	1925	836.619	1 172.489	71.185	9.611	68 460	374.847	402.745
	1924	1.384.777	1 952 225	221.530	36.473	43 270	592 122	296.263
	1923	922 875	1.142 257	77.461	17 854	14 229	347.064	337.475
	Término medio	1.454 578	1.954 252	160.702	35 511	62.838	630.673	415 397
Lino	1927	305.764	539.741	14.537	99 655	390.418	88.349	447.433
	1926	267.003	454.080	6 029	63 783	344.142	71.210	466.834
	1925	193.237	271.391	3.414	43.369	149.631	29.874	269.791
	1924	331.853	471 086	7 643	66.783	176 157	51.646	252.616
	1923	234 538	394 206	2 796	17.846	108.229	39.422	238.751
	Término medio	266 479	426 100	6.883	58 287	233.715	56.100	335.085
Avena	1927	97 595	6.733	21.933	469 139	—	—	8.211
	1926	151.443	5.229	42.237	307 952	16	32	3.976
	1925	101 635	2 048	7.871	314.386	166	—	6.904
	1924	161.988	4.267	22 060	537.443	—	—	3.277
	1923	86.764	300	318	365 697	—	—	5 374
	Término medio	119.885	3.715	18 884	398.923	36	6	5.548
Cebada	1927	47.049	2.518	7.209	239.757	141	—	482
	1926	48 421	733	5.598	118.029	—	—	508
	1925	16.145	519	448	42.210	—	—	54
	1924	44.966	3.397	1.171	142.474	207	—	133
	1923	18.603	2.491	—	41.139	—	—	90
	Término medio	35.037	1.932	2.885	116.722	70	—	253
Centeno	1927	39.107	21.714	5.733	66.335	2.781	—	384
	1926	16.146	9.372	4.252	42.779	1.447	—	11
	1925	704	2.393	38	2.273	—	—	3
	1924	21.971	6.331	1.015	51.503	—	—	76
	1923	15.579	11.680	—	42.466	324	—	—
	Término medio	18.701	10.298	2.208	41.071	910	—	95
Término medio anual de todos los granos exportados		2.674.530	3.417.226	279.833	1.784.780	539.123	726.123	923.357
Porcentaje general correspondiente a cada puerto.............		25,85	33,03	2,70	17,25	5,21	7,01	8,93

Estadística de la producción de granos por especies y años

(en toneladas)

AÑOS	Trigo	Maíz	Lino	Avena	Cebada	Centeno	TOTALES POR AÑO
1922/23	5.329.995	4.473.260	1.208.519	806.996	168.550	89.577	12.076.897
1923/24	6.744.276	7.030.000	1.473.405	1.108.057	258.463	98.988	16.713.189
1924/25	5 201.979	4.732.235	1.145.190	775.922	151.833	37.020	12.044.179
1925/26	5 202.062	8.170.000	1.907.989	1 167.484	371 316	120.231	16.939.082
1926/27	6.010.000	8 150.000	1 755 000	962.000	400.000	132.235	17.409.235
T. medio anual	5.697.662	6.511.099	1.498.021	964.092	270.032	95.610	15.036 516

stadística del consumo interno de granos por especies y años

(en toneladas)

AÑOS	Trigo	Maíz	Lino	Avena	Cebada	Centeno	TOTALES POR AÑO
1927	2.100.000	1.316.000	190.000	430.000	128.000	34.000	4.198.000
1926	2.250.000	1.490.000	188.000	430.000	118.000	26.000	4.502.000
1925	1.920.000	1.780.000	190.000	350.000	83.000	23.000	4.346.000
1924	1.850.000	2.100.000	185.000	395.000	72.000	17.000	4.619.000
1923	1.765.000	1.829.000	120.000	294.000	95.000	11.000	4.117.000
T. medio anual	1.977.000	1.703.000	175.000	380.000	99.000	22.000	4.356.000

Epoca de las cosechas de trigo en todo el mundo

Enero. — República Argentina (provincia de Buenos Aires y Pampa), República O. del Uruguay, Chile, sud del Brasil, Australia y Nueva Zelandia.

Febrero. — Indias Inglesas, Alto Egipto y Japón meridional.

Marzo. — Alto Egipto, Arabia, sud de la India.

Abril. — Méjico, Antillas, Cuba, Bajo Egipto, Arabia, Mesopotamia turca, Persia, Siria, Asia Menor.

Mayo. — España, Portugal, Estados Unidos del Sur (Texas, Florida, Arkansas, California, Alabama, Carolina, Georgia, Illinois, Indiana, Kenttucky, Luisiana, Maryland, Mississipí, Missouri, Tennessee, Virginia), China, centro del Japón, Corea, Argelia, Marruecos, Tripolitania, India, (Punjab, Elsewhere).

Junio — Italia, Rumania, Yugoeslavia, Grecia, Argelia, España, Portugal, Francia, sud y centro de Estados Unidos, Japón, Corea, China, Canadá.

Julio. — Francia, Alemania meridional, Checoeslovaquia, Bulgaria, Bélgica, Dinamarca, Rumania, Serbia, Ukrania, Rusia meridional.

Agosto. — Inglaterra, Bélgica, Holanda, Alemania del norte, Dinamarca, Suecia, Polonia, norte de Estados Unidos y Canadá.

Septiembre. — Norte de Canadá, Colombia, Japón, Noruega, Suecia, Finlandia, sur de Rusia, Inglaterra, Irlanda, Escocia.

Octubre. — Rusia septentrional y Siberia, Gran Bretaña e Irlanda.

Noviembre. — República Argentina, Bolivia, Perú, Ecuador, Africa del Sud, Persia, Inglaterra e Irlanda.

Diciembre. — Birmania, Transvaal, Sud Africa, Chile, Perú, República Argentina, Brasil, Australia, Nueva Zelandia, Persia.

Elevadores de campaña y terminales en Norte América

ESTADOS UNIDOS:

Elevadores locales:
Número: 20.589. Capacidad: 14.081.000 Tons.

Elevadores terminales:
Número: 351. Capacidad: 6.700.000 Tons.

CANADA:

Elevadores locales:
Número: 3.730. Capacidad: 3.431.000 Tons.

Elevadores terminales:
Número: 47. Capacidad: 2.684.000 Tons.

Cotizaciones de bolsas nuevas en Buenos Aires — (Bolsa de cereales)

en $ m/n. por cada bolsa disponible

AÑO 1927

MESES	Para Trigo 10 x 47		Para Lino 10 x 50		Para Maíz 9 x 48	
Enero	De 0,41	a 0,60	De 0,50	a 0,63	De —	a —
Febrero.....	» 0,38	» 0,41	» 0,44	» 0,50	» —	» —
Marzo	» 0,31	» 0,38	» 0,34	» 0,44	» —	» 0,37 1/2
Abril.......	» —	» 0,31	» —	» 0,34	» —	» 0,27 1/2
Mayo.......	» —	» 0,29	» —	» 0,32	» —	» 0,27
Junio.	» —	» 0,29	» —	» 0,32	» —	» 0,27
Julio	» 0,29	» 0,32	» 0,32	» 0,34	» 0,27	» 0,30
Agosto	» 0,32	» 0,33 1/2	» 0,34	» 0,35	» —	» 0,30
Septiembre .	» —	» 0,33 1/2	» —	» 0,35	» —	» 0,30
Octubre.....	» 0,33 1/2	» 0,36	» 0,35	» 0,37 1/2	» 0,29	» 0,30
Noviembre ..	» 0,36	» 0,48	» 0,37 1/2	» 0,50	» 0,29	» 0,32
Diciembre...	» 0,40	» 0,50	» 0,42	» 0,53	» 0,30	» 0,34
AÑO 1928						
Enero	De 0,28 1/2	a 0,37	De 0,30	a 0,40	De 0,27 1/2	a 0,30
Febrero	» 0,27 1/2	» 0,28 1/2	» 0,29 1/2	» 0,30	» —	» 0,27
Marzo	» 0,27 1/2	» 0,29 1/2	» 0,29 1/2	» 0,32 1/2	» 0,26 1/2	» 0,27 3/4
Abril.......	» 0,29 1/2	» 0,30	» 0,32 1/4	» 0,32 1/2	» —	» 0,26 1/2
Mayo......	» 0,29 3/4	» 0,30 1/2	» 0,31 3/4	» 0,33 1/2	» —	» 0,26 1/2
Junio	» 0,29 3/4	» 0,33	» 0,31 3/4	» 0,35 1/2	» 0,26 1/2	» 0,28 1/2
Julio	» 0,33	» 0,34	» 0,35 1/2	» 0,36	» 0,28 1/2	» 0,29 1/2

Nueva Gales del Sud — Año décimoséptimo

GEORGEII V. REGIS

Ley Nº 6 — Año 1927

Ley estableciendo la clasificación de trigo a granel; regulando el manipuleo de tal cereal y el funcionamiento de elevadores de trigo; y con fines conexos. (Aprobada el 29 de enero de 1927).

Por la Excma. Majestad del Rey, por consejo y con la aprobación de la Legislatura de Nueva Gales del Sud, y por la autoridad de la misma, se establece lo siguiente:

I. — (1) Esta Ley se conocerá por la "Ley del Trigo de 1927".
(2) Salvo disposiciones establecidas en la misma, esta Ley entrará en vigor en la fecha a fijarse por el Gobernador y que será notificada por publicación en la Gazeta.

II. — En esta Ley, salvo que su contexto indique o requiera lo contrario, se entiende por "Elevador" un elevador u otra construcción de pertenencia del Gobierno del Estado de Nueva Gales del Sud y empleado para el manipuleo y almacenaje de trigo a granel.

III. — Habrá un Comisionado del Trigo encargado de vigilar la aplicación de esta Ley.
El Administrador de los Elevadores de Granos del Gobierno ejercerá las funciones de tal Comisionado.

IV. — (1) Habrá una Comisión de Standards de Trigo, que se compondrá del Comisionado del Trigo, que ejercerá la Presidencia, y cuatro miembros nombrados por el Gobernador, de los cuales uno será un molinero, otro un exportador de trigo, y dos productores.
(2) Los miembros de la Comisión, excepción del Presidente, ejercerán su mandato por tres años, pero podrán ser reelegidos.
(3) El Gobernador podrá, con causa suficiente, separar cualquier miembro.
(4) Si se produjere una vacante de cualquier miembro durante el período de su mandato, se le nombrará un sustituto por el resto del período para el cual fuera nombrado.
(5) El Gobernador podrá designar un delegado para actuar durante la ausencia de cualquier miembro.
(6) Un delegado tendrá los mismos poderes, derechos, y deberes que el miembro en cuya sustitución actúa.

V. — (1) La Comisión de Standards de Trigo informará, dentro de los seis meses de su nombramiento, al Ministro, respecto del número y nombres de clasificaciones de trigo a granel que considera conveniente establecer en Nueva Gales del Sud, y los Standards de tales clasificaciones.
(2) Tales clasificaciones entrarán en vigor en una fecha que será designada por el Gobernador y notificada por publicación en la Gazeta.
(3) Tales tipos podrán de la misma manera ser modificados, pero solamente mediante la recomendación de la Comisión de Standards de Trigo.
(4) Cualquier modificación de esa naturaleza entrará en vigor en una fecha a fijarse por el Gobernador y que será notificada por publicación en la Gazeta, siempre que tal fecha no fuere antes de la expiración de doce meses de la publicación de la notificación.

VI. — (1) Si por cualquiera razón una considerable cantidad de trigo de cualquier cosecha no pudiese ser incluída en alguno de los tipos establecidos de acuerdo con las estipulaciones de la última sección precedente y que estuviere en vigor durante tal cosecha, la Comisión de Standards de Trigo podrá recomendar uno o más tipos especiales para ser aplicados a tal trigo.
(2) Tales tipos especiales entrarán en vigor en una fecha a fijarse por el Gobernador y que será notificada por publicación en la Gazeta, pero no será aplicable a otro trigo que aquel de la cosecha para la cual fueron recomendados.

VII. — (1) Salvo la estipulación en la cláusula 2 de esta sección no se recibirá trigo en ningún elevador a menos que haya sido clasificado de acuerdo con los tipos en vigor en la época respectiva, por una persona autorizada por el Comisionado del Trigo.

(2) El Ministro podrá, por notificación publicada en la Gazeta, especificar elevadores o parte de cualquier elevador a las que no serán aplicables las estipulaciones de la cláusula 1 de esta sección, y podrá en cualquier tiempo revocar o alterar tal notificación.

VIII. — Si se entregase trigo de diferentes tipos de un elevador a cualquier compartimiento de un buque, cualquier certificado de tipo otorgado respecto de tal trigo llevará endosado al frente y en forma cruzada una manifestación de tales tipos y de las respectivas cantidades de trigo de cada uno de ellos.

El Comisionado del Trigo otorgará al dueño del trigo cargado a buque de un elevador, un certificado en el que constará el nombre del buque, el sitio y fecha del cargamento, y el peso y cantidad y calidad o tipo según se determine por pesaje oficial e inspección del trigo así entregado.

IX. — (1) El dueño de cualquier trigo que ha sido clasificado de acuerdo con las estipulaciones de la sección 7 de esta Ley podrá apelar contra la clasificación a la Comisión de Apelaciones.

(2) La Comisión de Apelaciones se compondrá del Comisionado del Trigo y un representante de los productores en la Comisión de Standards de Trigo.

(3) Tal apelación se interpondrá dentro del término y en la forma prescripta y será acompañada por el depósito establecido.

(4) Para el caso de desacuerdo de la Comisión de Apelaciones el asunto será elevado al Sub-Secretario del departamento de Agricultura, cuya decisión será final.

(5) Si la clasificación fuese confirmada por la Comisión de Apelaciones y, en opinión de ésta, la apelación fuese injustificada, el depósito será perdido.

X. — Las secciones 6, 7, 8 y 9 de esta Ley no entrarán en vigor hasta la fecha fijada por el Gobernador en la cláusula dos de la sección 5 de esta Ley.

XI. — (1) Para el trigo que se reciba para almacenarse en un elevador se emitirá un warrant en la forma prescripta.

(2) Tales warrants serán numerados consecutivamente, y no se emitirán dos warrants con el mismo número durante el período de entrega de la cosecha de trigo de cualquier año.

XII. — No se entregará trigo de un elevador a menos que se haya entregado al Administrador de los Elevadores de Gobierno lo siguiente:

a) Un warrant que represente la misma cantidad de trigo del mismo tipo o, de no haber tipos establecidos, de la misma descripción o calidad; y
b) Instrucciones en la forma prescripta por la persona que haga entrega del warrant acerca de la forma de disponer de tal trigo; y, a menos que todos los honorarios, fletes y otros cargos que se adeuden hayan sido pagados.

XIII. — Previo endoso por la persona a quién fueron otorgados, los warrants serán transferibles mediante la simple entrega.

XIV. — No podrá entablarse acción por daños contra el Gobierno, ni contra el Administrador de los Elevadores de Granos del Gobierno, o cualesquiera de sus representantes, por la conversión o detención de cualquier trigo por cualquier persona que se crea con derecho a cualquier hipoteca, cobro, prenda (incluyendo cualquier crédito prendario sobre cosechas bajo la Ley de Prendas sobre Cosechas y Lana e Hipoteca de Títulos del año 1898), o cualquier gravamen de otra naturaleza sobre tal trigo o cualquier cosecha a que tal trigo pertenezca.

XV. — (1) Después de la entrega de cualquier trigo por el que se haya entregado un warrant, según se establece en la sección 12 de esta Ley, el Gobierno y el Administrador de los Elevadores de Granos del Gobierno no serán responsables ante ninguna persona que se titule dueña de tal trigo o de tener cualquier interés en el mismo.

(2) El Gobierno de Nueva Gales del Sud no será responsable de:

a) Ninguna pérdida o daño que se produzca en el trigo a su cargo que emerja de una fuerza irresistible, acto de Dios o de los enemigos del Rey, huelgas, loock-outs, o cualquier otra causa fuera de su contralor; o

b) Cualquier pérdida que pueda sostenerse por falta de entrega de vagones a cualquier elevador con el fin de retirar trigo del mismo, atendiendo á instrucciones del dueño del trigo.

(3) En los casos de pérdida o daño producido por cualesquiera de las causas citadas en el párrafo a) de la cláusula 2 de esta sección, todas las personas con derecho, al tiempo de la pérdida, a la entrega del trigo bajo warrant, sostendrán la pérdida en la proporción a fijarse por el Administrador de los Elevadores de Granos del Gobierno, proporción que se aproximará en todo lo posible a aquella que arroje el total de trigo a que tales personas tenían derecho a recibir por warrant con el total de los stocks de trigo que se hallaren depositados en los Elevadores del Gobierno; y la cantidad de trigo que sea entregable sobre los warrants que se hallaren en vigor será reducida de acuerdo.

(4) En los casos en que por cualquier causa de la que sea responsable el Gobierno se produzca daño o pérdida de trigo, la responsabilidad del Gobierno se limitará al valor de plaza del trigo al tiempo de la pérdida o daño.

(5) En los casos en que el Gobierno se encuentre imposibilitado por cualquier causa de la que sea responsable, a entregar trigo en la cantidad y calidad indicada en un warrant, el Gobierno podrá pagar al dueño del warrant el monto del valor de plaza del trigo que se indique en el warrant a la fecha fijada para la entrega, pero de manera que el monto no exceda del valor de plaza el día 15 de noviembre siguiente a la cosecha durante la cual el trigo fué

entregado, o el inmediatamente antes; fuera de esto, el Gobierno no será responsable por ningún otro daño, pérdidas, costas, cargos o gastos resultantes de su imposibilidad para entregar el trigo.

XVI. — Cualquier reclamo que se entable por cualquier acto ejecutado bajo esta ley, o que sea contrario a sus estipulaciones, deberá ser iniciado dentro de los veinticuatro meses siguientes al hecho y no después.

La defensa en tales acciones podrá alegar el derecho general y que el hecho fué ejecutado bajo esta ley, invocando la misma y cualquier otra defensa especial en la prueba que se produzca.

XVII. — (1) El Gobernador podrá dictar reglamentaciones que no sean inconsecuentes con esta ley, estableciendo todas las formalidades que sean requeridas o que sea necesario o conveniente establecer, para cumplir o dar efecto a esta ley; y especialmente, y sin limitar la generalidad del poder anterior, el Gobernador podrá establecer:

a) El procedimiento a seguirse en las reuniones de la Comisión de Standards de Trigo, el número necesario para formar quorum en tales reuniones, y la forma de votar en las mismas;

b) El método de seleccionar y clasificar trigo;

c) Las condiciones bajo las cuales se recibirá trigo en almacenaje y en qué se emitirán los warrants;

d) Las fórmulas de warrants, certificados de tipos y de instrucciones acerca de la forma de disponer de trigo entregado de un elevador;

e) El método de emitir y la fórmula de duplicados de warrants que se emitan en sustitución de warrants que se aleguen haber sido borroneados, destruídos o perdidos, y las salvaguardias a adoptarse antes de efectuar tal emisión;

f) Las condiciones bajo las cuales podrá emitirse un warrant en lugar de dos años o más, y dos o más warrants en lugar de uno;

g) La forma de proveer para los casos de mermas de stocks de trigo en los elevadores y de disponer de los sobrantes que resulten de ellos;

h) La forma de apelar contra la clasificación de cualquier trigo y los honorarios a pagarse en tales apelaciones; y el método de tomar muestras para los fines de tales apelaciones;

i) Los honorarios a cobrarse por seleccionar, clasificar, recibir, almacenar, asegurar, pesar, secar, limpiar y entregar trigo, y para otros servicios prestados con relación al manipuleo del trigo.

(2) Las reglamentaciones podrán imponer una penalidad que no exceda de veinte libras por cualquiera infracción de las mismas.

(3) Las reglamentaciones serán:

a) Publicadas en la Gazeta;

b) Puestas en vigor desde la fecha de la publicación o a contar de una fecha posterior que será fijada en las reglamentaciones; y

c) Sometidas a ambas Cámaras dentro de los catorce días de sesión; después de la publicación, si el parlamento estuviese en sesión, y de no estarlo, dentro de los catorce días de la iniciación del siguiente período de sesiones.

Si cualesquiera de las Cámaras sancionare una resolución y la notificare dentro de los quince días de sesión siguientes a la fecha en que las reglamentaciones le fueren sometidas, por la que rechace cualquier reglamentación o parte de la misma, tal reglamentación quedará *ipso facto* sin efecto.

Nueva Gales del Sud — Año Séptimo

GEORGEII V. REGIS

Ley Nº 47 — Año 1916

Ley sancionando la construcción de ciertos elevadores de granos; reformando la Ley de Obras Públicas, año 1912, y con fines conexos e incidentales. (Aprobada el 4 de octubre de 1916).

Por la Excma. Majestad del Rey, por consejo y con la aprobación de la Legislatura de Nueva Gales del Sud, y por la autoridad de la misma, se establece lo siguiente:

1º Esta ley se conocerá por la ''Ley de Elevadores de Granos de 1916''.

2º La ejecución de la obra, que comprende la construcción de un elevadores de granos terminal en Sidney, un elevador de granos terminal en Newcastle, y de no más de doscientos elevadores de granos de campaña, queda por la presente sancionada, y el Ministro de Agricultura, o el miembro actual del Consejo Ejecutivo en ejercicio de los deberes de dicho Ministro, queda por ésta autorizado para emprender y llevar a cabo dicho trabajo, sujeto a las disposiciones de esta ley, y para tal propósito será y tendrá el poder de Autoridad Constructiva dentro de la interpretación de la Ley de Obras Públicas de 1912.

3º Las estipulaciones de los artículos números 34, 35, 36 y 37 de la Ley de Obras Públicas de 1912, no serán aplicadas a dicho trabajo, pero aquellas del artículo 38 serán aplicables en cualquier convenio para la ejecución de tal trabajo.

4º El costo de la ejecución de dicha obra, estimado en dos millones de libras esterlinas (excluyendo reivindicaciones de terrenos), puede ser cubierto por medio de préstamos ya votados o que sean votados para tal fin, o debitado totalmente al fondo de Obras Públicas, o parte por préstamos y parte con cargo a tal fondo, pero bajo ninguna circunstancia podrán exceder en más de un 10 % del costo estimado.

5º Los mencionados trabajos serán considerados obras autorizadas a los efectos de la Ley de Obras Públicas de 1912, y todas las estipulaciones de dicha ley que no sean derogadas por la presente serán aplicables a la misma.

Warrants y Elevadores de Granos

Su función solidaria como resortes del crédito

(por Gastón H. Lestard)

La iniciativa del Poder Ejecutivo, relativa al estudio de un sistema de implantar elevadores de granos en el país, tiende a aportar uno de los elementos necesarios para la solución del problema agrícola argentino. Indudablemente que ellos no han de resolver toda la cuestión agrícola, como no la resuelve tampoco el crédito por sí solo, pero constituirán un vigoroso instrumento de defensa del comercio de nuestra producción de la tierra. Vamos, pues, en camino de seguir la eficiente política canadiense, cuyo país ha pasado en su riqueza agrícola por alternativas más o menos iguales que el nuestro.

La movilización comercial de la producción

La negociación de nuestra cosecha se ha hecho hasta ahora sin sujeción a un prudente ordenamiento económico que consulte las conveniencias de los productores y los beneficios para el país. Por cierto, que no es justo forzar la censura condenatoria, pues las transacciones de cereales se han desenvuelto dentro de la libertad de comercio que brinda el país a todos los hombres de empresa. El capital, ha dicho alguien, no tiene entrañas y por supuesto, que no desempaña funciones de sociedad de beneficencia. Persigue la obtención del dividendo y presiona y opera de acuerdo con los intereses particulares de los que lo quieran. No sería, por cierto, imputable el sistema implantado a los que hasta hoy han manejado el capitalismo absorbente y habría que convenir que han sido el país mismo y sus fuerzas económicas los que han descuidado la organización fuerte y permanente del financiamiento de su producción.

El acopiador opera en las zonas rurales y los agricultores entregan sus cereales a fijar precio, enajenándolos anticipadamente para liquidar los fiados que les ha otorgado durante el año el comerciante de campaña. Este, que a su vez ha recibido adelantos de su consignatario, vende cuando se opera un alza de precios o cuando tiene a su vez necesidad de hacer frente a sus vencimientos o cancelar las cuentas del mayorista, sacrificando la posible mejora de precios a la necesidad ineludible de descongestionar su pasivo comercial. Mientras tanto, el único canal alimentador de la producción, han sido dos o tres grandes firmas que ejercen el dominio de todo el mercado y suben o bajan la balanza de los precios, según el ritmo de las conveniencias de su interés particular.

De esta manera, es muy general que antes de haberse recogido la producción, ya se habrá comprometido la venta de un cincuenta por ciento de la misma y el productor queda convertido nada más que en un elemento pasivo desde que queda atado a las resultancias de un contrato que ya no le permite defender el precio del fruto de su labor.

Antecedentes legislativos

Los warrants han tenido su origen en los docks o almacenes generales y ambas creaciones son de origen inglés. Los primeros docks se fundaron en Liverpool por el año 1700, tomando gran incremento al principios del año 1800, formándose grandes compañías para el depósito de mercaderías que momentáneamente no tenían colocación. Así aparecieron los Catherine Docks, London Docks, West Indian Docks y East India Docks. De Inglaterra, la implantación de estos organismos pasó a Francia. En este estado, a raíz de una violenta crisis económica, el comercio se vió en una situación desesperada por la cantidad de mercadería sin salida que se estancaban en los depósitos. Fué en tales circunstancias, marzo de 1848, que el gobierno francés creó el régimen de funcionamiento de los almacenes generales y determinó la forma en que los industriales podían obtener títulos representativos de la mercadería depositada para procurarse los recursos de crédito necesarios para obtener el sostenimiento de sus fábricas y poder continuar la producción.

Entre nosotros, la primera ley de warrant fué instituída en diciembre de 1878. Casi todas las disposiciones se referían al warrant sobre mercaderías importadas y depositadas en la Aduana. La ley cumplía pocas funciones económicas porque no se hacían operaciones sobre la producción nacional. Sus exigencias complicaban, por otra parte, su mecanismo y ello contribuyó a que se le aplicara en muy pocos casos. Ante estos inconvenientes, el doctor Terry, siendo Ministro de Hacienda en 1895, presentó un proyecto de reforma a las Cámaras, que fué defendido por Pellegrini, pero que quedó sin sancionarse, a pesar del largo debate sostenido. Igual suerte corrió en 1897, otro proyecto presentado por el ministro Escalante. Recién en 1914, a raíz de los trastornos monetarios producidos por la guerra europea, el Congreso sancionó el proyecto de modificaciones presentado en 1913, por el diputado doctor Vicente Gallo, obteniéndose una ley adaptable a las necesidades del país y más simplificada en sus trámites.

Función económica del warrant

Se ha comparado el warrant con otros instrumentos movilizadores del crédito y la moneda. El cheque, como instrumento de pago, produce la circulación monetaria sin necesidad de manejar efectivo y el warrant promueve la movilización de la producción. La letra de cambio, como título de crédito personal, facilita recursos a quien opera con ella; y el warrant, que es otro título negociable, permite la obtención de crédito real sobre la producción gravada. Es así evidente que, siendo nuestra producción agrícola y ganadera la más noble riqueza, su aplicación entre nosotros debería tener una importancia extraordinaria, desde que el productor podrá vender su cosecha cuando lo vea conveniente, acogiéndose al crédito warranteado y se estará en condiciones de dar salida paulatinamente a la producción, consiguiendo mejores precios y eliminando los embarques precipitados que suelen efectuarse y que provocan la baja de las cotizaciones.

La reforma de 1914 extendió el warrant a toda clase de productos agrícolas, ganaderos y manufactureros, es decir, a todos los objetos que constituyen los elementos creadores de la riqueza nacional. Se ha esperado

que tendrá la virtud de provocar, como en Inglaterra, según lo ha dicho Gladstone, la renovación fundamental de los viejos moldes del crédito y que llegaría a general la obtención de nueva riqueza. Se esperó que ella habrá de ser un factor poderoso para el movimiento de capitales y para arbitrar a los agricultores y tenedores de frutos, los recursos necesarios para defender con eficiencia los frutos de su trabajo frente a las maniobras de expoliación de los grandes compradores, pero las esperanzas fallaron, y si la ley de 1878 fracasó porque sus fines habían sido en primer término emitir warrants sobre mercaderías depositadas en la Aduana, la de 1914 no tuvo ambiente porque le faltó el complemento indispensable de lo que recién ahora se va a emprender: la construcción de elevadores.

El warrant como resorte del crédito

La actual ley de warrants está perfectamente preparada para resolver con eficacia el problema de valorización de la producción. Para ello es necesario darle la suficiente fuerza como resorte de crédito que satisfaga por sus condiciones a los prestamistas. Es un hecho comprobado que el warrant hasta ahora no ha permitido sino la inversión de capitales sobre mercaderías depositadas en galpones de la Aduana, pero poco ha favorecido a la producción agrícola y ganadera. Toda su poca aplicación ha radicado en una sola causa fundamental: la falta de depósitos. La ley no ha tenido éxito económico porque los contados depósitos autorizados para emitir warrants no permitían el desarrollo de operaciones en mayor escala. Según datos obtenidos, los depósitos fiscales o particulares autorizados para las operaciones de crédito moviliario instituídos por la ley 9.643, son los siguientes: Mercado Central de Frutos, de Avellaneda; estación Haedo, del F. C. O.; estaciones La Banda, Alta Córdoba, Tucumán, Frías y Rosario, del F. C. C. A.; estaciones La Cañada, Suncho Corral, Matará, Meleco, La Aurora y Galpón de Puerto Nuevo, de los Ferrocarriles del Estado; depósitos de Meyer Pellegrini, en Barracas, y Compañía Argentina de Warrants y Depósitos, en el Dock Sur. Este limitado número de depósitos autorizados, de muy escasa difusión en el interior, comprueba que la ley no ha podido tener aplicación, precisamente porque se carece de almacenes en toda las zonas de la producción. Por eso la ley recién comenzará a cumplir su verdadera función protectora cuando exista elevador en todas las estaciones de ferrocarril y en todos los centros agrícolas en que haya cuarenta o cincuenta agricultores que reclamen su instalación.

Pero hay que decirlo categóricamente; el warrant debe ir derechamente a la entraña misma de las chacras, es decir, en auxilio del productor. Por eso no es cuestión de arbitrar un simple resorte más del crédito, sino de organizarlo para que ampare a los legítimos creadores del trabajo. Interesa, pues, en este caso, el auxilio eficaz y directo al chacarero y evitar que sean los acaparadores y los intermediarios quienes aprovechen útilmente del warrant una vez que hayan comprado del mísero chacarero los cereales mediante adelantos usurarios. Y no bastará tener numerosos depósitos, sino realizar una verdadera obra educativa que solamente están en condiciones de llevar a feliz término hombres de criterio práctico, familiarizados con las modalidades del ambiente, como lo son los gerentes de sucursales bancarias del interior. Los que hemos

actuado durante muchos años en las zonas de producción del interior en la distribución del crédito, conocemos con qué perseverancia y con qué tenacidad debe lucharse para inculcar en los agricultores las ventajas que les ofrecen nuevas formas de crédito y cómo muchas veces desoyen el consejo sano para entregarse en manos de la voracidad usurera. Para la eficaz difusión del warrant no basta, en consecuencia, interesar a los capitales en inversiones de ese género, sino que será necesario realizar una verdadera obra de penetración en las zonas rurales que haga conocer poco a poco sus beneficios. Pero conviene, como en todos los asuntos de gobierno del crédito, proceder con la prudencia que es indispensable para que lo que debe ser una ayuda oportuna al productor no llegue a convertirse en un instrumento de aventura y de especulación y que a la sombra del warrant no lleguen a medrar los improvisadores del negocio, pues ya sabemos que durante la crisis ganadera quienes causaron gran parte de los trastornos en los negocios han sido los ganaderos improvisados y los elementos de todas las profesiones que, movidos por la fiebre de las ganancias, emprendieron las peores transacciones. Venga, pues, en buena hora, el warrant, destinado a proteger al legítimo creador de la producción y al tenedor de granos que de esas actividades ha hecho su profesión mercantil, pero obsérvese prudencia cuando los dineros no han de servir más que para corromper el sano ambiente de los negocios. Así y todo, creo que el warrant no es sino un mero complemento, desde que el crédito agrícola en su verdadera esencia comprende dos grandes ciclos: el primero, que se refiere a los recursos necesarios para iniciar los gastos de siembra, compra de animales y útiles de labranza, labores, siega y recolección; y el segundo, que comprende el almacenamiento en el granero para que el agricultor pueda adquirir crédito sobre los cereales depositados, sin necesidad de intermediarios en ninguna de las etapas de su trabajo. Mas, para realizar esa verdadera obra de nueva civilización agraria, falta aún en el país el verdadero instrumento que es una ley de crédito habilitador, que dé al colono facilidades de reembolso y en plazos amplios, condicionados de acuerdo con las modalidades de la producción, pero una ley que dé también los suficientes resguardos y privilegio especial a la institución que llegue a ser la encargada de servir un crédito que, por cierto, ha de tener los quebrantos inevitables producidos por la sucesión de malas cosechas y que está destinado a favorecer precisamente a los que poca responsabilidad material pueden ofrecer en garantía de sus deudas.

Conclusiones

1ª — Propiciar la sanción de una ley que subvencione y favorezca la construcción de elevadores, secadores y clasificadores de granos en todas las estaciones ferroviarias y puertos de embarque, para recibir y guardar las cosechas que entreguen los agricultores y pueda resolverse la más grave dificultad con que se ha tropezado siempre para instituir en el país el warrant agrícola.

2ª — El warrant, como título negociable, es un verdadero resorte del crédito con suficiente fuerza para resolver con eficacia el problema de la valorización de la producción y procurar la atracción del crédito bancario sobre ese género de operaciones.

3ª — Debe considerarse al warrant como la última etapa del crédito agrícola, desde que éste, en su verdadera esencia, comprende dos grandes

ciclos: el primero, que se refiere a los recursos necesarios para iniciar los gastos de siembra, compra de animales y útiles de labranza, labores, siega y recolección; y el segundo, que comprende el almacenamiento en el granero para que el agricultor pueda adquirir crédito sobre los cereales depositados y entre a funcionar el warrant, como etapa final de la financiación de la producción y pueda el agricultor esperar precios remunerativos, sin necesidad de entregarse a la usura y a la exacción.

4ª — Para asegurar con eficacia los grandes beneficios que puedan reportar las operaciones sobre warrant, es indispensable lo siguiente:

a) Dotar al país de una verdadera ley de crédito habilitador que dé al colono facilidades de reembolso y en plazos condicionados de acuerdo con las modalidades de la producción y cuya ley acuerde un privilegio especial a la institución encargada de servir dicho crédito;

b) Realizar una verdadera cruzada educativa y de penetración en las zonas rurales para que los beneficios del warrant sean ampliamente conocidos y que su acción de amparo vaya directamente al principal creador del trabajo, que es el chacarero.

"La Nación", del 9 de marzo de 1928

Los elevadores de granos

La comisión encargada por el Ministerio de Agricultura para estudiar la implantación de un sistema de elevadores de granos está desempeñando su cometido con verdadero interés y actividad. En tanto solicita las opiniones de los particulares e instituciones vinculadas a la producción, transporte y comercio de cereales, sus miembros reúnen personalmente todos los datos necesarios y recorren los centros principales del país donde existen servicios de esa naturaleza y es posible obtener importantes elementos de juicio.

Es indiscutible que la implantación de elevadores ofrece positivas ventajas para la economía nacional. El sistema de embolso, todavía en uso, representa una pérdida considerable por diversos conceptos. De los 250 a 280 millones de bolsas de arpillera empleados en esas tareas, el 80 % más o menos es fácilmente prescindible, lo que equivale a evitarse un gasto crecidísimo que pesa actualmente sobre la producción argentina, tanto más lamentable cuanto que la materia prima empleada es de procedencia extranjera. A esta erogación debe añadirse el importe de los jornales pagados por embolso, que sin duda no baja del 10 % sobre el total de los gastos de recolección de las cosechas y que monta a una cantidad valiosa. Es preciso añadir también la merma del grano producida en esa operación. Un técnico calcula que por pérdida natural de las bolsas, por efecto del calado de verificación y otros detalles del manipuleo, puede establecerse en cien gramos por bolsa. Cien gramos parece cosa insignificante; pero si se multiplica por todo el volumen de la cosecha anual se tiene no menos de veinticinco millones de kilogramos desperdiciados por completo.

La implantación de los elevadores, aceptada en principio unánimemente, ofrece, empero, ciertos aspectos que reclaman un estudio minucioso, como no ha escapado al juicio de los expertos encargados de la investigación. Es preciso establecer si la construcción y explotación de los mismos deberá estar a cargo del Estado directamente o de organizaciones especiales; si conviene que las empresas de transporte sean invitadas a participar en su funcionamiento, o si debe dejarse librado a la iniciativa privada, o por cooperativas de productores, o comerciantes o mixtas entres ellos. La intervención del Estado se hace indispensable, desde luego, para asegurar primero la construcción y la fiscalización después; pero es evidente que la concurrencia de capital privado garantizaría la eficiencia de los servicios.

Con la implantación de los elevadores se impondrá también la reforma de los elementos de transporte. El agricultor se verá precisado a modificar sus vehículos; los ferrocarriles deberán transformar sus vagones para la carga a granel. Trátase de dispositivos fáciles de adaptar a los materiales existentes, en forma y tiempo correlativos con las construcciones terminales que se han de realizar.

La transformación de un sistema tan vasto no puede, sin duda, operarse de un momento para otro; pero si las tareas de investigación que ahora se efectúan marchan con la celeridad que es deseable, no será difícil que a la vuelta de pocos años la producción argentina haya recibido los beneficios de esta iniciativa y que la agricultura entre por un camino de progreso que ya ha tardado demasiado en tomar.

Los "pools" del trigo en Canadá

(por Fred James)

Los "Pools" del trigo del Canadá están aumentando actualmente las facilidades de que disponen para el manejo de los cereales en una proporción de más de ciento cincuenta mil bushels de capacidad para el almacenamiento diario. En la actualidad operan los tres "Pools" de trigo de Manitoba, Saskatchewan y Alberta, con novecientos cuarenta y dos elevadores regionales, con más de treinta millones de bushels (1) de cereales de capacidad total de almacenamiento; además, diez elevadores terminales con capacidad total de más de veintitrés millones de bushels.

Esta primavera, los tres "Pools" provinciales se ocupan en la construcción de elevadores regionales, guiados por el propósito definido de que el "Pool" tenga un elevador dondequiera que existan miembros del mismo en número suficiente para justificar la construcción de tal obra. El "Pool" de Manitoba construye más de ochenta nuevos elevadores regionales que estarán listos para funcionar recibiendo la cosecha de 1928. El "Pool" de Saskatchewan hace construir, a su vez, más de ciento veinticinco elevadores regionales, mientras que el "Pool" de Alberta prepara alrededor de cien elevadores.

---

(1) Un bushel equivale a 35 litros.

Además están construyéndose dos grandes elevadores terminales para los "Pools" de Saskatchewan y Alberta, respectivamente. El "Pool" del trigo de Saskatchewan levanta en Port Arthur el elevador terminal más moderno y de operación más rápida de la América del Norte, con una capacidad de almacenamiento de 6.900.000 bushels.

Este elevador podrá recibir hasta 500 vagones de cereales por día durante la temporada de lucha, y tiene condiciones para embarcar 150.000 bushels por hora.

La longitud total del elevador, conocido oficialmente como Terminal Nº 7 del "Pool", será de 1.344 pies, con un ancho de 226 pies (aproximadamente 410 metros por 70 metros). Las vías del elevador tienen espacio para permitir el atraque en un momento, de 225 vagones cargados, listos para vaciarse por medio de cinco vaciaderos automáticos de vagones, cada uno de los cuales descarga completamente un vagón de cereales en 10 minutos, como término medio.

La terminación de este nuevo elevador terminal dará al "Pool" del trigo de Saskatchewan una capacidad total de 22.975.000 bushels en la cabecera de los Grandes Lagos y que, con los 2.000.000 de bushels del elevador terminal de Búffalo, N. Y., y el espacio provisto por el sistema del elevador regional de Saskatchewan, representa una capacidad total de almacenamiento de más de 50.000.000 de bushels para la cosecha de 1928-1929.

El nuevo elevador terminal del "Pool" del trigo de Alberta, en Vancouver, B. C., que está aún en construcción, tendrá una capacidad total de 2.400.000 bushels, con lo que el "Pool" de Alberta dispondrá en conjunto de facilidades terminales en Vancouver por 4.050.000 bushels, los cuales con el elevador Prince Rupert, arrendado, harán que el "Pool" de Alberta disponga de una capacidad terminal sobre la costa del Pacífico, de 5.300.000 bushels.

El terminal nuevo de Alberta quedará concluído en tiempo oportuno para poder trabajar la cosecha de 1928, y será el elevador más moderno de la costa del Pacífico. Su capacidad receptora será de 18 vagones por hora, con capacidad de embarque de 60.000 bushels en el mismo espacio de tiempo.

Las galerías de distribución permitirán que carguen simultáneamente tres buques, teniendo aquéllas veinte canalones con un dock de 1.400 pies de largo. Este elevador tiene 190 estanques con una capacidad que alcanza de dos mil a treinta y cinco mil bushels cada uno.

Estas facilidades adicionales de elevadores de granos, para los "Pools" del trigo del Canadá, se consideran necesarias, porque los "Pools" manejan alrededor del 70 % de la cosecha de trigo del Canadá, calculada en más de 400.000.000 de bushels. Los miembros de los tres "Pools" provinciales son más de 140.000 chacareros en el Canadá occidental.

Los elevadores de granos

Su aplicación práctica en la Argentina

Mucho se ha dicho y se ha escrito durante los últimos seis meses acerca de la conveniencia de cambiar el sistema del manejo y transportación de granos en la Argentina, de aquel que es empleado actualmente por el uso de bolsas, al sistema moderno llamado de elevadores, usado con todo éxito en el Canadá y los Estados Unidos.

Al considerar la conveniencia de copiar este sistema, no estaría mal el hacer un breve análisis de los factores fundamentales que contribuyeron a su aplicación próspera en los países arriba mencionados.

En primer lugar, el grano almacenado hasta hace algunos años en elevadores, era cosechado completamente con el sistema antiguo, a saber: agavilladoras, espigadoras, etc., y después era apilado en el campo, dando de ese modo al grano una oportunidad para pasar por el estado de fermentación (período de transpiración) antes de su trillación, después del cual el grano era llevado, completamente seco, a los elevadores y millares de toneladas podían ser guardadas en el depósito sin ningún peligro de que se pusiese mohoso o de que se fermentase; una condición que debe ser evitada a toda costa, siendo que la harina hecha de trigo mohoso dejará su efecto en el producto elaborado.

Hoy, prácticamente, todo el saldo exportable de trigo que se produce en los estados centrales es cosechado por segadoras - trilladoras, que cortan y trillan el grano en una sola operación, y este método está siendo aceptado gradualmente en Canadá, aunque las condiciones climatéricas para su aplicación con éxito no son tan satisfactorias como lo son en los estados centrales de la Unión.

Aunque no son obtenibles los datos completos acerca de los resultados generales del almacenaje de trigo en elevadores, una vez que se ha trillado con la segadora - trilladora, aun queda por everiguar si este sistema es completamente practicable sin la instalación en los elevadores de maquinarias costosas secadoras y limpiadoras, para la preparación del grano que no ha pasado por el viejo y conocido proceso de secación en parvas.

Aparentemente en los Estados Unidos no se ha experimentado mucha dificultad en este respecto hasta el presente momento, pero se debe también recordar que el promedio de los campos de trigo de Kansas, Oklahoma y los de Dakota se hallan completamente libres de cizaña, otro factor que en este país complica el almacenaje de los cereales a granel. En una sección u otra, cada año, el grano tiene un porcentaje grande de cizaña ofensiva, que usualmente no se madura al mismo tiempo que el trigo, con el resultado consecuente que mientras se cosechan con segadoras - trilladoras, invariablemente las semillas verdes de cizaña y parte de las hojas y tallo (a causa de su peso) quedan en el grano, agravando aún más el peligro de fermentación cuando el grano es almacenado en los elevadores en cantidades grandes.

Las dificultades causadas por esta situación serán, indudablemente, vencidas con el tiempo, pero requerirá la instalación de costosos aparatos secadores y limpiadores en todos los elevadores, requerimiento que las compañías de elevadores en los Estados Unidos no han tenido que proveer hasta el presente momento, pero que en el futuro tendrán también que tomarse en consideración a causa del cambio de método de cosecha de la trilla en parvas al método presente por el uso de combinaciones.

La segunda fase del problema es la cuestión de transportación. En los grandes centros de producción de granos en los Estados Unidos el colono en general transporta su cereal desde 6 a 10 millas al elevador (10 a 15 kilómetros), siéndole, de este modo, posible a él llevar su cereal con un camión al elevador, mientras que la segadora - trilladora está cosechando y depositando el trigo en un depósito de granos de sesenta "bushels", conectado a la máquina, eliminando completamente la necesidad de tanques de almacenaje en la chacra o bolsas para ese propósito.

Muchos colonos en la Argentina tienen que llevar su cereal al mercado desde 25 a 50 kilómetros, siéndoles, de ese modo, físicamente imposible comprar un equipo en la forma de camiones, carros, etc., para llevar su cereal al mercado tan rápidamente como es cortado y trillado con la combinación, necesitando el uso de bolsas o de elevadores de chacras locales para el almacenaje de su cereal, todo lo cual aumentaría el costo de manejo a tales colonos, no dejando, de este modo, ninguna ventaja decisiva para el sistema de elevadores, comparado con el presente método de manejo. Al contrario, para los colonos que viven a esa distancia de la vía férrea, este método de trabajo ocasionaría todos los inconvenientes del sistema anterior, aparte del gasto para el cambio de equipo y para la transportación para el manejo del cereal a granel.

Además del equipo nuevo requerido para los colonos en general, tales como elevadores de chacras locales, cuerpos especiales para carros, camiones, medios de cargar, etc., para manejar el cereal a granel, las vías férreas deberían también aumentar considerablemente su material rodante de chatas, una buena parte del cual no sería útil para otro propósito durante el resto del año, mientras que en la actualidad los vagones abiertos, cuando no son usados para llevar los cereales en bolsas, pueden ser empleados para llevar maderas, materiales de construcción, maquinarias agrícolas, etc. Todo lo cual demuestra claramente que este cambio no puede ser hecho a un costo equivalente al ahorro de bolsas, como han indicado algunos defensores del cambio.

No deseo dar la idea que el sistema a granel no puede ser aplicado con éxito en el país; por el contrario, las ventajas expuestas por el ingeniero Luis Duhau, en su conferencia en la Sociedad Rural Argentina el 8 de febrero, son de tanta importancia que la ley natural del progreso traerá gradual y finalmente ese progreso.

Acerca de si los beneficios derivados de allí serán en relación al orden de su importancia a los intereses implicados, a saber: 1º, el chacarero; 2º, el industrial; 3º, el nacional, depende completamente del grado de perfección con que esta cuestión es estudiada, antes de que una acción definitiva sea tomada por el Congreso.

(Traducción de un artículo escrito para "Comments on Argentine Trade" por el señor A. H. Renard, Gerente general de la J. I. Case Threshing Machine Company).

Sociedades cooperativas agrícolas mixtas, registradas en la República Argentina. — Año 1924-1925

CLASIFICACIÓN DE LAS SOCIEDADES	Número de sociedades	Número de socios	Total capital efectivo	Utilidades líquidas del ejercicio	OPERACIONES			
					Importe de las ventas de mercaderías varias efectuadas a los socios y no socios	Importe de las ventas de productos agropecuarios de los socios	Importe de los créditos en dinero efectivo concedidos a los socios	Total de las operaciones
PROVINCIA DE BUENOS AIRES			$ m/n	$ m/n	$ m/n	$ m/n	$ m/n	$ m/n
a) Cooperativas ...	18	5.666	1.404.363	89.637	4.394.847	4.023.287	499.000	8.917.134
b) Cooperativas «federales» ...	6	423	156.345	4.669	417.108	645 967	22.978	1.086.053
PROVINCIA DE SANTA FE								
a) Cooperativas ...	20	7.109	3.046.539	382.958	8.301.548	5.086.831	412.187	13.800.566
b) Cooperativas «federales» ...	11	1.167	318.733	—	1.060.880	176.808	72.751	1.310.439
PROVINCIA DE CÓRDOBA								
a) Cooperativas ...	8	1.534	964.010	114.889	4.697.717	7.085.688	937.464	12.720.869
b) Cooperativas «federales» ...	8	853	267.219	66.793	2.316.802	5.800.076	748.000	8.864.878
PROVINCIA DE ENTRE RÍOS	17	5.417	936.409	116.820	3 479.345	5.406.756	1.175.517	10.061.618
DEMÁS PROVINCIAS Y TERRITORIOS	4	606	101.778	—	214.865	551.931	512.543	1.279.339
Totales generales de las Cooperativas agrícolas mixtas ...	92	22.775	7.195.396	775.766	24.883 112	28.777.344	4.380.440	58.040.896
Cooperativas dependientes de la Federación Agraria Argentina de Rosario (incluídas en el cuadro anterior) ...	25	2.443	742.297	71.462	3.794.790	6.622.851	843.729	11.261.370

La exportación de cereales y lino por firmas. — Año 1927.

CIFRAS DEL MERCADO DE CEREALES A TÉRMINO

EXPORTADORES	Desde el 1.º de Enero hasta el 31 de Diciembre de 1927					
	Trigo	Maíz	Lino	Avena	TOTAL	%
Bunge y Born Ltda.	1.616.610	2.198.747	671.291	273.995	4.760.643	31,61
L. Dreyfus Cía. Ltda.	1.144.369	1.595.816	454.575	203.591	3.398.351	22,57
Weil Hnos. Cía. (S. A.)	490.172	1.215.798	291.959	66.998	2.064.927	13,71
Luis De Ridder Ltda.	266.997	1.347.930	106.804	48.021	1.769.752	11,75
Cía. Com. Ltda. Waveren	86.119	824.704	262.913	887	1.174.623	7,81
Procter Garrat Marston	134.644	266.750	—	—	401.394	2,66
Cía. de Exp. Cereales	19.566	514.829	816	—	535.211	3,55
H. C. Ehlert y Cía.	202.254	—	1.700	—	203.954	1,35
F. Matarazzo y Cía	105.645	—	501	5	106.151	0,70
I. E Pillitz	92.436	16.445	—	—	108.881	0,72
De Lorenzi y Firpo	21.305	—	—	—	21.305	0,14
Spencer Kellog y Sons	—	—	130.277	—	130.277	0,86
Ustariz y Cía. Ltda.	3.749	90.604	40.392	9	134.754	0,89
Pablo Hadra	8.754	54.590	155	—	63.499	0,42
J. S. Prescott	300	60.274	3.208	—	63.782	0,42
Argentine Produce Co.	254	44.984	—	—	45.238	0,30
Com. Continental Exp.	—	13.788	—	—	13.788	0,09
Pampa Grain Co. Ltda.	—	16.922	500	—	17.422	0,11
47 firmas varias	4.630	35.138	1.935	494	42.197	0,28
TOTALES	4.197.804	8.297.319	1.967.026	594.000	15.056.149	99,94

ÍNDICE

APÉNDICE


UNIVERSITY OF N.C. AT CHAPEL HILL
00000448572